SKRZYDLATA POLSKA

CENA 1 ZŁOTY

ORGAN · KLUBOW · LOTNICZYCH
WYD. · LOPP · POWST. · Z · POŁĄCZENIA
MŁODEGO · LOTNIKA · I · PILOTA



№ 2 · 70
SIERPIEŃ
1930

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTW.

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego, wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M.S.Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 520-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 104-58. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGAN. SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła miejscowe przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 104-26, 113-11 i 541-69.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 132-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulna 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.

Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz. — Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie. Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin. Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 522-28 9. Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 53-25. Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 522-98. Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Szkoły techniczne średnie: Państwowa Szkoła Lotniczo-Samochodowa w Warszawie, Hoża 88. Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów. Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50. Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3, tel. 241-34. Posiada warsztat doświadczalny budowy awjonetek. Związek Awjatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika: warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Ailjowanych do A. R. P. Komisja opracowuje program lotnictwa sportowego, dzieli subwencje i czuwa nad ich racjonalnem zużyciem; Rada — opinjuje. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 3-70.

LOTNISKA



Rada Klubów Afiljowanych oraz **Związek Aeroklubów Akademickich** — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 54-75.

Kluby lotnicze:

Aeroklub Akademicki w Warszawie (powst. w r. 1927) — Chmielna 27, tel. 54-75 i 410-01 (lotnisko).

Aeroklub Akademicki w Krakowie (1928) — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Aeroklub Akademicki we Lwowie (1928) — Kaleczna 20a.

Aeroklub Akademicki w Poznaniu (1928) — Marcinkowskiego 24 (N.U.R.)

Aeroklub Akademicki w Wilnie (1929) — Mickiewicza 7, tel. 1-69.

Lubelski Klub Lotniczy (1928) — Lublin, Powiatowa 1, tel. 1-78.

Śląski Klub Lotniczy (1928) — Katowice, lotnisko.

Stołeczny Klub Lotniczy (1929) — Warszawa, Puławska 2 (P. Z. L.).

Wielkopolski Klub Lotników — Poznań, Wały Zygmunta Augusta 15.

Łódzki Klub Lotniczy (1929) — Łódź, Piotrkowska 67 (L. O. P. P.).

Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1928) — Biała Podlaska, P. W. S.

Aeroklub Akademicki w Gdańsku (1929) — Langfuhr, Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 203-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 501-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot"—Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 21-21.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 58-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 5-71/2'3, lotnisko — 8-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotn.).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R. 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 54-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.**
Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

SAMORZĄD W POW. RÓWIEŃSKIM

Do r. 1929 samorząd rówieński zajmuje się przedewszystkiem szybkiem doprowadzeniem dróg powiatowych do porządku, tembardziej, że w tym okresie wzmaga się ruch kołowy i autobusowy. Toteż wydział drogowy przeprowadza konserwację i zabrukowuje najbardziej zniszczone odcinki drogowe. Nadto wybudowano duży most na rzece Horyniu, za Tuczynem, gruntownie odnowiono drugi most koło Aleksandrji, cały szereg mostów mniejszych na drogach sejmikowych i gminnych oraz dużą groblę na Wydumce pod Tuczynem. Od r. 1929 wydział powiatowy przystępuje do budowy dróg o twardej powierzchni, których wybudowano 7 km, co stanowi rekordową pracę, gdyż w poprzednich latach budowano rocznie zaledwie do 3 km. tego rodzaju drogi. Plan drogowy przewiduje w bież. r. ukończenie budowy nowej 5 km drogi od szosy do m. Międzyrzeca i 9 km. od m. Równego w kierunku Zdołbunowa, nie licząc w tem małych odcinków, jak do Hoszczy i Torczyna. W tej chwili inwestycje drogowe prowadzi się po dokonaniu odpowiednich studjów i zatwierdzeniu planów przez władze nadzorcze. Dla konserwacji dróg polnych zakupiono równacz motorowy. Plan drogowy przewiduje również ukończenie budowy szos do wszystkich ośrodków administracyjnych w powiecie do r. 1935 włącznie.

Szkolnictwo.

Do r. 1930 sejmik nie wybudował ani jednej szkoły; powyższe da się wytłumaczyć ciężkim okresem dźwigania się samorządu. W b. roku ukończy się budowa 7-klasowej szkoły w Tuczynie. W krótkim czasie rozpocznie się budowa średniej uczelni sejmikowej w m. Równem. Równocześnie sejmik popiera oświatę pozaszkolną udzielając na nią odpowiednich subsydjów. Gminy, jeśli chodzi o pomoce szkolne, wywiązują się ze swego zadania zupełnie dobrze.

Szpitalnictwo.

Sejmik posiadał 3 rejonowe szpitale, a m. w Tiutkiewiczach, Tuczynie i Korcu. Jednak rejonowe szpitale pozbawione najnowszych przyrządów leczniczych nie zadawalają ludności, która korzystała z nich w minimalnym procencie. Dlatego też sejmik likwiduje szpitale w Tuczynie i Korcu zamieniając je na izby chorych urządzone na wzór nowopowstałej izby w Międzyrzecu. Sprawę szpitalnictwa może rozwiązać tylko wybudowanie pierwszorzędnego szpitala powiatowego w Równem, na który sejmik zbiera już odpowiednie fundusze ($1\frac{1}{2}$ miljona złotych). Należy zaznaczyć, że w szpitalnictwie sejmik zerwał z tradycją b. ziemstwa rosyjskiego i za koszty leczenia pobiera należne opłaty.

Weterynarja

stoi na wysokim poziomie, a środki na pomoc udzielaną w tej dziedzinie są samowystarczalne. W zagrożonych chorobami zakaźnemi punktach bezwłocznie stosuje się szczepionki. Sejmik posiada 2 ambulatorja weterynaryjne w Równem i Międzyrzecu, przewidziana jest również budowa ambulatorjum w Tuczynie.

Rolnictwo.

Sejmik dąży do podniesienia kultury rolnej w swym powiecie.

W tym też celu zaangażował 2 instruktorów fachowców nadto koncentruje u siebie wszystkich instruktorów organizacyj rolniczych w liczbie 7 osób w Nowym-Dworze pod Równem, gdzie prowadzi chów kur rasowych, dalej szkółki drzewek owocowych i morw oraz gospodarstwo nasienne zbożowe i warzywne. Nadto prowadzi szereg gospodarstw przodujących i doświadczalnych. Punktów czyszczenia nasion posiada 15, a punktów kopulacyjnych 25. Jednocześnie sejmik opiekuje się fermą W. T-wa Org. i Kółek Roln.

Komunalna Kasa Oszczędności.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 kwietnia 1927 r. całkowicie normuje ustrój i zakres działalności komunalnych kas oszczędnościowych. Niemniej jednak, działalność kas, zwłaszcza powiatowych — aczkolwiek mieści się w szerokich ramach cytowanego rozporządzenia — różni się w poszczególnych operacjach w zasadniczych znamionach polityki.

Rozbieżności te szczególnie dają się zaobserwować na terenie Wołynia, gdzie najstarsze kasy liczą zaledwie po kilka lat istnienia.

Jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli zważy się szereg warunków, w jakich się organizują i utrwalają swój byt wołyńskie kasy oszczędności. Nie możemy tu wnikać w szczegóły tych warunków — są one w ogólności ujemne dla rozwoju instytucyj oszczędnościowych.

Należy wszakże skonstatować, że zdecydowana i konsekwentna polityka samorządu powiatowego potrafi zbudować instytucję kredytową o trwałych i silnych podstawach. Świadczą o tem niektóre cyfry z rozwoju działalności komunalnej kasy oszczędności pow. Rówieńskiego w okresie od 1927 do 1930 r.

Bilans zamknięcia kasy na dzień 1 stycznia 1928 r. wyraził się cyfrą 179.018,65; na dzień 1 stycznia 1929 r. 561.071,92; na dzień 1 stycznia 1930 r. 1.301.111,76.

Kapitały własne Kasy Oszczędności (zakładowy, rezerwowy oraz kapitały na kredyty celowe) wynosiły w r. 1927 — 22.000 zł.; w r. 1928 — 78.169 zł.; w r. 1929 — 218.500 zł.

Spółdzielczość.

W dniu 1 kwietnia r. b., Sejmik powołał do życia Komunalną Spółdzielnię Rolniczo-Handlową. Dla tej spółdzielni kupił centralę Syndykatu z 5 składami. Spółdzielnia handluje maszynami rolniczemi, nawozami, materjałami budowlanemi, węglem kamiennym oraz zbożem. Spółdzielnia posiada własny sklep żelazny w Równem, dobrze prosperujący. Zakupione zboże wysyła poza granice powiatu, a w b. r. kilka wagonów koniczyny wysłano zagranicę, a m. in. do Berlina. Do głównych zadań Spółdzielni należy: sprzedaż rolnikowi jego produktu, a dostarczenie mu wzamian potrzebnych przedmiotów do jego warsztatu pracy.

Zgodna praca Sejmiku.

Sejmik zgodnie pracuje nad rozwojem gałęzi życia samorządowego w powiecie. Od półtora roku wszystkie niemal uchwały zapadają jednogłośnie. Podczas obrad plenum sejmiku poszczególni referenci zdają sprawozdanie z dokonanych prac i zamierzeń na najbliższą przyszłość. W ten sposób członkowie Sejmiku są zawsze informowani o postępach prac samorządowych. Sejmik powziął niedawno b. poważną uchwałę, a m. o przymusie ubezpieczenia ruchomości na terenie całego powiatu. Przymus ten będzie chronił ludność od licznych strat, spowodowanych zwłaszcza żywiołem ognia. Komisje powiatowe, jak rolna, hodowlana, tak kulturalno-oświatowa, działają sprawnie. Oprócz członków Sejmiku należą do niej też i wybitni działacze społeczni i oświatowi i przedstawiciele powołanych władz oświatowych. Kontakt ten przyczynia się do uzyskiwania poważnych rezultatów prac komisyjnych i do ścisłej współpracy społeczeństwa z Sejmikiem.

W roku ub. Sejmik zorganizował własnym kosztem 3 wycieczki na Wystawę poznańską.

Zamierzenia samorządu.

Sejmik dąży do rozbudowy dróg administracyjnych, do koniecznej budowy własnego szpitala, centralnego ambulatorjum weterynaryjnego, utworzenia w Klewaniu w zamku domu pracy, rozbudowy szpitala w Korcu i przeznaczenia go specjalnie dla umysłowo chorych, wybudowania sanatorjum-szkoły w Klewaniu dla dzieci zagrożonych gruźlicą i do budowy nowych szkół w powiecie.

POWIAT KOSTOPOLSKI

Z dniem 1 stycznia 1925 roku utworzony został powiat kostopolski, który powstał z wydzielenia części powiatu rówieńskiego.

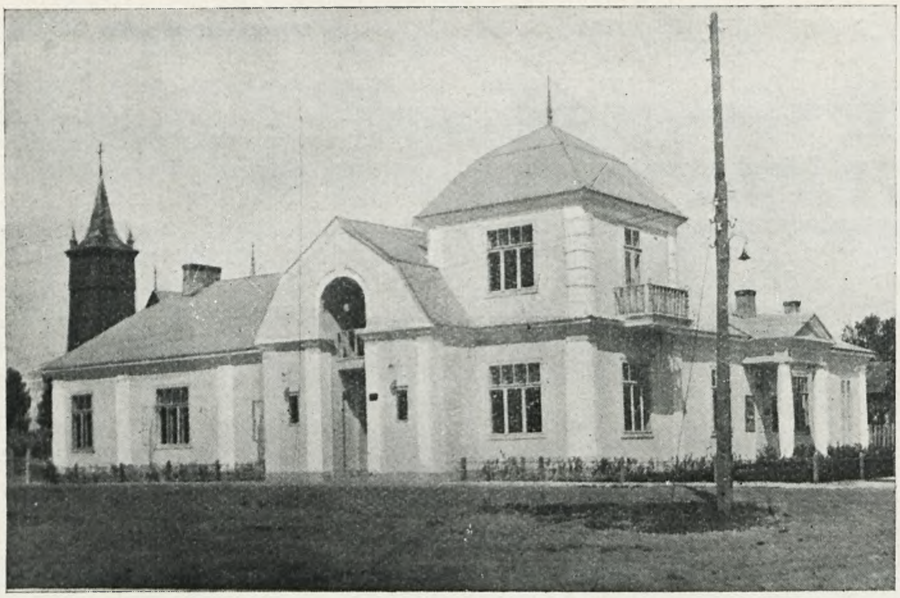
Ludność powiatu przeważnie ukraińska, a pozatem polska, żydowska i 3% Niemców.

Charakter powiatu rolniczy, ludność w większości prowadzi hodowlę bydła rasy miejscowej, lecz kultywuje się również rasa czerwona, polska.

Na terenie powiatu znajdują się pokłady kamieniołomów i bazaltu,



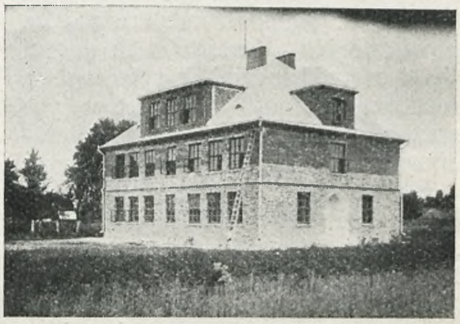
Gmach Sejmiku Kostopolskiego



Dom L. O. P. P. w Kostopolu, który mieści kino, teatr, lokale stowarzyszeń oraz klub.

inspektor Sejmiku, skarbnikiem p. Konstanty Załęski. Komitet posiada w powiecie 6 kół. W styczniu r. b., staraniem Komitetu we wszystkich kołach wyświetlany był film propagandowy „Skrzydła".

Z zabytków historycznych w powiecie kostopolskim na uwagę zasługuje: Stepań nad Horyniem, który w wieku XV-ym był w posiadaniu książąt Dąbrowickich. W roku 1511 Zygmunt I-szy darował Stepań Konstantemu ks. Ostrogskiemu. Z ordynacji Ostrogskiej Stepań dostał się Lubomirskim, potem Potockim, poczem przeszedł do Worcellów. Jest tu kościół sarożytny, kilka cerkwi i oryginalna synagoga w stylu gotyckim. Pod Stepaniem Stefan Czarniecki w roku 1648 odniósł walne zwycięstwo nad kozakami.



7-kl, szkoła powsz. we wsi Hołubne, pow. Kostopolskiego, wzniesiona ku uczczeniu 10-lecia niepodległości Polski

a na terenie gminy ludwipolskiej pokłady granitu i kwarcu. Pokłady te są połączone bocznicami kolejowemi i kolejkami wąskotorowemi.

W lasach na terenie powiatu są olbrzymie obszary dzikiej azalji.

Powiat posiada 152 szkoły, i 5 mleczarń spółdzielczych.

W gminie ludwipolskiej znajduje się Dom Ludowy, którego koszt budowy wyniósł 48.000 złotych i został wykończony w roku 1928. Tamże jest remiza straży ogniowej, którą gmina utrzymuje z własnych funduszów, a obecnie również założone zostało towarzystwo domu ludowego.

Miasto Kostopol posiada 5.000 mieszkańców. Świątynie są następujące: kościół, cerkiew, kircha ewangelicka i 3 synagogi. Własne budynki posiadają: Sejmik, Zarząd Drogowy, Magistrat i urzędy skarbowe, a ponadto są dwa duże domy urzędnicze, składające się z 20 mieszkań. W mieście są dwie szkoły 7-klasowe: żeńska i męska, mieszczące się we własnych budynkach, a ponadto Zawodowa Szkoła Rzemieślnicza, utrzymywana przez Sejmik.

Poza urzędami powiatowemi, w Kostopolu czynna jest Kasa Oszczędności, Kasa Stefczyka i Bank Ludowy.

Zakłady przemysłowe: 2 młyny, 2 tartaki, fabryka fornieru, fabryka mebli, huta szklana, garbarnia i olejarnia.

Miasto Kostopol, jak również wszystkie gminy na terenie powiatu, posiadają wzorowo urządzone rzeźnie.

Miasto ma kino i Klub inteligencji pracującej, w którym się koncentruje życie miasta.

Szerokie pole pracy na terenie powiatu znajduje akcja P. W. i W. F.

Powiatowy komitet P. W. i W. F. posiada w Kostopolu własny, ładnie urządzony plac sportowy.

Również intensywnie, przezwyciężając wszystkie przeszkody, rozwija swoją działalność powiatowy Komitet L. O. P. P., którego prezesem jest p. Romuald Szymański, sekretarzem p. Janusz Stankiewicz,

POWIAT HOROCHOWSKI

Powiat horochowski został utworzony w marcu 1921-ym roku przez wydzielenie części powiatu włodzimierskiego i dubieńskiego. W skład powiatu wchodzi 7 gmin wiejskich i dwie miejskie ze 111.934 mieszkańców, w tem: 12.254 Polaków, 81.285 Ukraińców, 11.716 żydów, resztę stanowią Czesi, Niemcy i Rosjanie.

Obszar powiatu wynosi 1760 km. kw. o glebie bardzo dobrej, pszenno-buraczanej, z bardzo nikłą ilością nieużytków. Co do tytułu własności ziemskiej, to przeważa własność prywatna, we władaniu której znajduje się 150.365,49 ha; lasy państwowe obejmują 7251 ha, ziemia cerkiewna — 3546,25 ha, szkolna 48,05 ha. Powiat Horochowski, jako powstały z części granicznych powiatów, — jak wyżej wspomniano — posiada ogrom potrzeb we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego, a szczególnie odnośnie dróg bitych, albowiem powiat nie posiadał ani jednego kilometra drogi o twardej nawierzchni. Same zaś miasto Horochów, siedziba władz powiatowych, liczące przeszło 5000 mieszkańców, dawniej było tylko osadą i siedzibą H. Tarnowskich.

Horochów, mimo że jest miastem powiatowem, nie zatracił swego dawnego, po części starożytnego, wyglądu.

Pracą samorządu kieruje obecnie przewodniczący Wydziału Powiatowego starosta powiatowy, dr. Franciszek Grzesik przy współudziale Wydziału Powiatowego, w skład którego wchodzą: Mikołaj Bałamut, Michał Knysz, Cyryl Kulbicki, Ludwik Mochliński i Stefan Niedopolski i sekretarza Sejmiku Stanisława Chodorskiego.

Zarządy Związków Komunalnych dbają równomiernie o wszystkie dziedziny gopsodarki i w stosunku do posiadanych funduszów osiągnęły już znaczne rezultaty.

W dziale drogowym przy następującej klasyfikacji dróg: państwowych 55 km, wojew. 117, powiatowych 110, gminnych i wioskowych 782, zbudowano dróg o twardej nawierzchni od czasu powstania powiatu z funduszu powiatowego Związku Komunalnego 9584 m. b. z funduszu Skarbu Państwa 2660 m. b. Drogi są poobsadzane częściowo owocowemi drzewami. Poustawiano drogowskazy i przeprowadzono kilometrowanie. W roku bieżącym szeroko został zastosowany przy konserwacji i naprawie dróg szarwark, jak na drogach państwowych, tak i powiatowych, oraz gminnych. Ludność powiatu, widząc pokaźne rezultaty zastosowania szarwarku przy naprawie dróg i doceniając znaczenie dobrych dróg dla gospodarstwa rolnego, chętnie te świadczenia odbywa i częstokroć dobrowolnie ponosi w rozmiarach, przekraczających swą powinność, co dało możność przeprowadzenia naprawy dróg państwowych i powiatowych sposobem szarwarkowym.

Dla podniesienia rolnictwa powiatowy Związek Komunalny utrzymuje dwóch agronomów, założył 5 stacyj czyszczenia nasion, kilka punktów kopulacyjnych, zakłada rok rocznie półka pokazowe, prowadzi doświadczalnictwo nawozami sztucznemi, urządza pokazy bydła i koni i organizuje kursy-odczyty, poświęcone uprawie roli i hodowli bydła i trzody chlewnej. W roku 1926-ym przez Sejmik została powołana do życia Komunalna Kasa Oszczędności dla udostępnienia rolnikom taniego kredytu i dla pracy w kierunku rozwoju rolnictwa, a przy każdej gminie Gminne Kasy Pożyczkowo-Oszczędnościowe.

W dziedzinie Opieki Społecznej na terenie powiatu we wsi Ochłopów Sejmik prowadzi schronisko na 45 chłopców, w którym przebywają przeważnie wychowankowie, pochodzący z repatrjacji, a magistrat m. Horochowa utrzymuje dom noclegowy dla starców i bezdomnych.

Dla podniesienia zdrowotności i higjeny Sejmik utrzymuje 2 szpitale: w Mirkowie i w Łokaczach, który przyjął w r. 1924 od Naczelnego Nadzwyczajnego Komisarjatu dla Walki z Epidemjami, prowadzi 4 przychodnie lekarskie w różnych punktach powiatu, jedną przychodnię przeciwgruźliczą w Horochowie, posiada kolumnę dezynfekcyjną, zatrudniając w tych zakładach leczniczych 5 lekarzy, 4 akuszerki i 8 pielęgniarek.

W dziale przedsiębiorstw komunalnych Sejmik wybudował cegielnię i betoniarnię w Łokaczach, a magistrat m. Horochowa cegielnię w Horochowie, dla umożliwienia ludności nabywania na dogodnych warunkach kredytowych materjałów budowlanych, ogniotrwałych, po cenach niższych niż w prywatnych przedsiębiorstwach.

W dziale szkolnictwa, same cyfry świadczą o jego rozwoju. W roku 1921-ym na terenie powiatu było czynnych szkół 40, do których uczęszczało około 5000 dzieci, zaś w roku szkolnym 1929/30 było czynnych szkół 88, z tego 8 w budynkach nowowybudowanych przez kuratorjum szkolne przy wydatnej pomocy Samorządu Gminnego, w których pobierało naukę przeszło 12 tysięcy dzieci.



Gmach Sejmiku Horochowskiego.

Organizacje społeczne, pracujące na terenie powiatu: Komitet Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego (który wybudował w roku 1930-ym strzelnicę i boisko w Kisielinie i przystąpił do budowy strzelnicy w Horochowie) z prezesem, panem starostą, Federacja Obrońców Ojczyzny z prezesem, panem Hilarym Szczęśniewiczem, Związek Ziemian z prezesem p. Ludwikiem Mochlińskim, Komitet Obywatelskiej Pracy Kobiet z prezeską panią starościną d-rową Grzesikową, Komitet L. O. P. P., posiadający 20 ha ziemi własnej pod budowę lotniska i hangarów z prezesem p. Błońskim, Okręgowa Kasa Stefczyka i Spółdzielnia Rolnicza Handlowa z dyrektorem p. S. Malinowskim, Polska Macierz Szkolna z prezesem hr. Z. Krasickim, kilkanaście kół młodzieży wiejskiej, Związek Osadników Wojskowych z prezesem p. Suffczyńskim. Dla uzgodnienia współpracy w powyższych organizacjach z władzami administracyjnemi i samorządowemi istnieje komitet porozumiewawczy z panem starostą na czele.

POWIAT ZDOŁBUNOWSKI

Zdołbunów, miasto powiatowe, niewydzielone, przy linji kolejowej. Obszar miejski 1104 ha. Liczba mieszkańców, według danych Magistratu — 13.966. Ulice miasta zabrukowane w 31%. Z 21 km. ulic miejskich, zabrukowanych jest 6,6 km. Miasto posiada majątek w ziemi — 12 ha; z przedsiębiorstw prowadzi tylko rzeźnię. W mieście jest kościół, 2 cerkwie i 2 synagogi. Hoteli — 5, restauracyj — 7, kawiarni — 6. Jarmarki co środę. Szkół ogółem 9, w tem: gimnazjum państwowe, 2 szkoły powszechne 7-klasowe, męska i żeńska, 2 szkoły 4-klasowe, szkoła żydowska początkowa, szkoła rzemieślnicza Macierzy Szkolnej i 2 przedszkola: (Macierzy Szkolnej i żydowskie).

Poza urzędami powiatowemi, w mieście są następujące towarzystwa i instytucje: filantropijne — 1, oświatowe — 1, sportowych — 2, rolniczych — 3, spółdzielnia — 1 i 2 instytucje kredytowe.

W mieście jest szpital kolejowy oraz 2 przychodnie: ogólna i przeciwgruźlicza i jedna poradnia weterynaryjna.

Poważniejsze zakłady przemysłowe: niedawno odbudowana i puszczona w ruch wielka cementownia „Wołyń"; odlewnia żelaza; 2 młyny parowe; 4 warsztaty mechaniczne; 2 betoniarnie; 2 olejarnie i krupiarnia.

Miasto Zdołbunów, jako stosunkowo nowe, zabytków nie posiada. Jest natomiast bodaj czy nie najschludniejsze z miast wołyńskich, posiada dużo zieleńców i nie ma typowej ciasnoty starych miast i miasteczek. Jako komora celna, jest handlowe, ruchliwe i ożywione.

Ostróg, miasto nad Horyniem, niewydzielone, w pow. Zdołbunowskim na samej granicy z Ukrainą Sowiecką. Od stacji kolejowej Ożenin oddalone o 13 km. od miasta powiatowego o 36 km. Z obu tymi punktami ma połączenie autobusowe. Ostróg własnej ziemi nie posiada, leży bowiem na gruntach państwowych, dawniej apanażowych. Obszar miasta wraz z przed-

mieściami zajmuje 1016 ha. Liczba mieszkańców, wedle danych Magistratu 15.000. Ulice miasta zabrukowane są w 32%. Z 42,5 klm. ulic miejskich zabrukowanych jest 13,6 klm. Z przedsiębiorstw miejskich miasto posiada rzeźnię i wodociąg. Posiada kościół, cerkwie i synagogę. Hoteli — 4, restauracyj — 5, kawiarni — 3. Jarmarków większych — 5: we środę czwartego tygodnia wielkiego postu, 22 maja, 25 czerwca, 14 października i 19 grudnia, niezależnie od tygodniowych targów czwartkowych.

Szpitale i przytułki: szpital sejmikowy i prywatny żydowski. Sierociniec sejmikowy i prywatny żydowski. Szkół 9, w tem: gimnazjum państwowe, seminarjum nauczycielskie, ćwiczeniówka przy seminarjum, szkoła rzemieślnicza Macierzy Szkolnej, cztery szkoły powszechne i żydowska początkowa. Towarzystwa: filantropijnych — 4, oświatowo-kulturalnych — 2, spółdzielnie — 2, związków zawodowych — 11.

Poważniejsze zakłady przemysłowe: 2 młyny, tartak, 3 garbarnie i elektrownia.

Zabytki: Zamek ks. Ostrogskich, Muzeum ks. Ostrogskich, 3 dawne baszty oraz kościół, sobór prawosławny i synagoga z 15 wieku.

Wzmianki z historji: Ostróg w r. 1100 był w ręku Dawida Ihorowicza. Pierwszym, który się zaczął pisać księciem na Ostrogu, był synowiec Daniela Halickiego, również Daniel. W r. 1386 Jagiełło zatwierdził ten przywilej synowi Daniela, Teodorowi. Miasto się podniosło przy ks. Konstantym z Ostroga i Konstantym Bazylim, wojewodzie kijowskim, który tu założył szkoły ruskie i drukarnię, sławną z druku pierwszej biblji słowiańskiej w r. 1581. Janusz, syn Bazylego, przyjął katolicyzm i ustanowił ordynację ostrogską, która przechodziła kolejno do ks. Zasławskich, Lubomirskich, potem Sanguszków, z których ks. Janusz w r. 1753 podzielił swoje dobra (24 miasta i 500 wsi) pomiędzy trzydzieści kilka osób, zobowiązując ich do wystawiania 600 zbrojnych na obronę kraju. W Ostrogu pozostały zwaliska kościoła i Kolegjum Jezuitów, ufundowanych przez Annę z Ostrogskich, żonę Jana Karola Chodkiewicza, który tu został pochowany w r. 1621. Po zniesieniu Jezuitów ,szkołę po nich objęli Bazyljanie i prowadzili do r. 1799. Byli tu jeszcze Kapucyni, prócz tego kościół farny i kilka cerkwi. W Ostrogu była katedra i seminarjum prawosławne, przeniesione w r. 1831 do Krzemieńca. Ostróg był burzony dwukrotnie przez Kozaków, w r. 1648 i 1660-ym. Tu urodził się hetman Nalewajko.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI POW. ZDOŁBUNOWSKIEGO

Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Zdołbunowskiego została założona w Zdołbunowie dnia 15 maja 1927 roku.

K. K. O. załatwia następujące tranzakcje: Przyjmuje wkłady, wydaje pożyczki w gotówce, nasiona selekcyjne, nawozy sztuczne, materjały budowlane. Wydaje pożyczki pod zastaw wytworów rolniczych.

Posiada własne magazyny towarowe i dom, w którym się mieści biuro kasy.

Kasa administruje szkołą tkactwa ludowego i warsztatami przy tej szkole. Przy kasie istnieje stowarzyszenie regjonalne, które między innemi prowadzi uprawę morwy, propaguje i corocznie urządza poglądowe kursy jedwabnictwa. Za okazy hodowlane otrzymało stowarzyszenie w roku 1929 odznaczenie Towarzystwa Popierania Jedwabnictwa w Milanówku (województwo warszawskie).

Za działalność w rozwoju życia gospodarczego powiatu zdołbunowskiego Kasa otrzymała dyplom uznania na ruchomej wystawie w Łucku w 1929 roku.

Dyrektorem Kasy jest p. Bednarski, którego pracy zawdzięczając instytucja ta z każdym rokiem i w każdym z wyżej podanych działów zatacza coraz szersze horyzonty swej działalności i wysuwa się na czoło pokrewnych placówek na Wołyniu.

KRÓTKI ZARYS DZIAŁALNOŚCI POWIATOWEGO KOMITETU LOPP W RÓWNEM

Komitet Powiatowy LOPP w Równem założony został z końcem 1924 roku i stopniowo pomyślnie rozwija się do chwili obecnej.

Pierwszym prezesem był ś. p. b. senator Michał Skokowski, potem obecny wojewoda tarnopolski, p. Kazimierz Moszyński, następnie obecny naczelnik wydziału województwa tarnopolskiego, p. Franciszek Brzozowski i obecnie prezesem jest zastępca Starosty Powiatowego w Równem, p. Mgr. Kazimierz de Berg.

Stopniowy i trwały rozwój Komitetu widoczny jest chociażby z budżetu, który na początku istnienia Komitetu wynosił zaledwie parę tysięcy, obecnie zaś 29.000 złotych.

Komitet posiada 48 kół LOPP i około 5000 członków. Cała uwaga zarządu zwrócona jest na uzyskaniu odpowiedniego placu pod lądowisko, na wyszkolenie jaknajwiększej ilości instruktorów obrony przeciwgazowej i urządzenie warsztatów modelarskich.

W bieżącym roku odbyły się już 2 kursy OPG z wynikiem b. dobrym. Wyszkolono około 80 instruktorów z różnych sfer społeczeństwa. Instruktorzy ci będą wysyłani do poszczególnych kół LOPP w powiecie w celu zaznajamiania szerszej masy ludności z obroną przeciwgazową. Od 15 września b. r. są przewidziane 5 kursów OPG dla p. w. kolejowego, policji państwowej, Związku Podoficerów Rezerwy, Związku Strzeleckiego i ogólny tak, że z końcem roku Komitet będzie miał około 300 instruktorów OPG.

W rozwoju Komitetu jest wielce pomocnym miejscowy garnizon, który daje wykładowców, oddziały wojskowe do pokazów wojny gazowej i t. p.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK I (VII) SIERPIEŃ 1930 Nr. 2 (70)

Z II-go MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU AWIONETEK



Por Bajan w przelocie przez Warszawę. Narada z konstruktorem RWD 4, inż. St. Rogalskim.

NA WIDNOKRĘGU

Niewątpliwie najciekawszem obecnie pytaniem jest „Jak wyszliśmy z Challenge'u?“ Na ten temat spotkaliśmy już wiele rzeczowych i trafnych odpowiedzi w prasie codziennej, która — z radością to konstatujemy — wykazała bardzo dużo zainteresowania i zrozumienia dla sprawy naszego udziału w tych wielkich zawodach lotniczych. Dzięki temu, nie będziemy powtarzać ani przebiegu poszczególnych prób, ani też zastanawiać się dłużej nad znaczeniem zawodów i stosunkiem ekip do siebie, lecz odrazu przejdziemy do skomentowania ostatecznych wyników mając, rzecz oczywista, głównie na uwadze rezultaty osiągnięte przez Polaków.

Pośpiech, jak również brak niektórych danych, osiągniętych przez naszych zawodników nieklasyfikowanych, nie pozwala nam poddać wyczynów polskich analizie szczegółowej. Postaramy się poświęcić tej kwestji osobny artykuł w jednym z najbliższych numerów. Zresztą, wyniki tegorocznego Challenge'u są niewyczerpanem źródłem tematów i napewno niejednokrotnie jeszcze do nich będziemy powracać.

Możemy śmiało powiedzieć, że z zawodów wyszliśmy obronną ręką. Zdając sobie sprawę z poziomu naszych konkurentów i mając na uwadze pospieszne i może trochę niedbałe przygotowania niektórych maszyn, brak treningu u pilotów i — co jest bardzo ważne — brak jakiejkolwiek rutyny konkursowej , nie mogliśmy mieć złudzeń, że zdołamy odrazu wstępnym bojem, w pierwszej próbie olśnić świat i zdobyć pierwsze miejsca. To było niemożliwe z wielu powodów. Daliśmy już temu wyraz w poprzednim numerze oraz w dodatku nadzwyczajnym — dziś utwierdzamy się tylko. Tembardziej, że gdy nam było brak rutyny, główny konkurent, Niemcy, potrafili wyzyskać dla siebie luzy regulaminowe znakomicie. Mając jeszcze, jako organizatorzy, możność wcześniejszego zapoznania się z warunkami konkursu oraz wywarcia wpływu na nie, przyszykowani byli do zawodów pod każdym względem pierwszorzędnie, co, oczywiście, można im tylko na dobro zapisać.

Mimo małej ilości zawodników, których zdołaliśmy utrzymać w ramach regulaminu do końca, wyniki polskiej ekipy — powtarzamy — jak na pierwszy występ, będący zarazem najcięższą i jedyną z dotychczasowych tego rodzaju prób — są zupełnie zadawalające. Pokazaliśmy światu, że lotnictwo sportowe w Polsce istnieje, że acz powstało niedawno, rozwija się z rozmachem i że mamy duże ambicje w sporcie lotniczym. W odróżnieniu od Szwajcarji i Hiszpanji stwierdziliśmy, że lotnictwo nasze budujemy na siłach krajowych. Popełniliśmy trochę błędów, gdyż nie dość chytrze pojęliśmy regulamin — no to trudno! Tak zawsze bywa na początku. Gdy się zaczyna z doświadczonymi, to frycowe trzeba zapłacić. Ale jakże inaczej będzie już teraz na konkursie krajowym? Ileż już nauczyliśmy się! Napewno, gdyby konkurs krajowy poprzedzał Challenge, a nie na odwrót, osiągnęlibyśmy wyniki znacznie lepsze. Inaczej przystępowalibyśmy do formowania ekipy, może inaczej patrzylibyśmy się na występ na forum międzynarodowem maszyn niedostatecznie lub wcale niewypróbowanych w kraju, napewno też odpadłaby część „pechów“.

Z dwunastu naszych maszyn raid ukończyło 7, t. j. większość. Jeśli porównamy ten wynik z rezultatem, jaki osiągnęli Anglicy przyprowadzając do Berlina wszystkie swoje samoloty — to, oczywiście, wnioski dla nas będą niekorzystne. Jednak, z drugiej strony, jest to rezultat zupełnie dobry, bo świadczy, że mamy kilka maszyn wytrzymujących bardzo ciężkie warunki konkursowe i zdolne do rywalizacji. W konkursie, w tłumie, ginie znaczenie subjektywne tego faktu, że 7 polskich awjonetek wykonało raid po 8 tys. km., nie mniej jednak powinniśmy doceniać znaczenie tych wyników dla nas. Musimy też zauważyć, że maszyny nasze nie stały na jednakowo wysokim poziomie. Bardziej już miarodajne będzie zestawienie wyników ekipy oficjalnej, t. j. 5-ciu RWD (szóstej, Karpińskiego, nie można wliczać, gdyż odpadła wskutek siły wyższej). Otóż RWD 2 ukończyły raid wszystkie, zaś z RWD 4 odpadła jedna wskutek poważniejszego defektu silnika. RWD 2 była jedynym płatowcem dostatecznie wypróbowanym przed raidem międzynarodowym. Gdyby nie późne lądowanie w Madrycie (czy w Saragossie?), wcale niezłe — stosunkowo — rezultaty osiągnęłaby PZL 5. Gedgowda. Ukończenie raidu przez dwa PWS-y (PWS 8 i PWS 50) na 3 uczestniczące (Rutkowskiego również trzeba wyłączyć), to także subjektywnie, niezły wynik. Szkoda, że nie zostały one sklasyfikowane, mielibyśmy skalę wartości naszych maszyn. No, ale to osiągnięte będzie już niedługo, na konkursie krajowym.

Dla naszych pilotów brak jest słów uznania. Dali oni z siebie wszystko, co mogli. Zwłaszcza, poza zwycięzcami: Płonczyńskim, Więckowskim, Bajanem i Gedgowdem, należy się specjalne uznanie Dudzińskiemu, Muślewskiemu i Babińskiemu. Ukończyli oni raid poza konkursem, nie ustępując pod względem wytrwałości pilotom sklasyfikowanym. Należy podziwiać zacięcie sportowe i upór tych trzech zawodników. Świadomi, że z przyczyn od siebie niezależnych są bez szans do nagród i poważniejszego miejsca, kończyli oni raid wytrwale, ścigali resztki zawodników i — cel swój osiągnęli. Zwrócili na to uwagę również Niemcy chwaląc zacięcie sportowe Polaków. Współczujemy z naszymi asami, Żwirką i Orlińskim, oraz innymi pilotami, którzy wskutek uszkodzenia maszyn musieli zrezygnować z dalszego udziału w konkursie. Była to duża strata dla naszych barw; zwłaszcza odpadnięcie zahartowanego w lotach na RWD por. Żwirki.

Kończąc te uwagi, musimy podnieść starania władz naszego lotnictwa i Aeroklubu Rzeczypospolitej; — a głównie jego sekretarza i delegata z ramienia Polski do Komisji Sportowej Challenge'u, p. mjra Kwiecińskiego, — którzy przeprowadzili nasz udział w konkursie wkładając dużo pracy i maksimum dobrej woli. Szczególnie atoli podkreślić należy wysiłek konstruktorów z Sekcji Lotniczej, którym zawdzięczamy nietylko najlepsze z polskich maszyny, lecz także bardzo wiele pracy przy samej organizacji konkursu; pracy podejmowanej za innych, a przeprowadzanej starannie i z dużą umiejętnością.

MIĘDZYNARODOWY KONKURS AWIONETEK 1930

Challenge de Tourisme International (tak brzmi nazwa międzynarodowa) jest organizowany w r. b. poraz drugi. Urządza go aeroklub zwycięzcy pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Dzięki temu zawody cieszą się dużą powagą. Pierwszy challenge poprzedziły w r. 1928 międzynarodowe zawody awionetek we Francji (w Orly). Stąd też wyszedł projekt regularnego urządzania challenge'u pod egidą F. A. I. Tak więc mieliśmy już trzy, w odstępach rocznych odbywane konkursy międzynarodowe. Zestawienie ich wyników może nam najlepiej zobrazować rozwój sportu awionetkowego i oświetlić zdobycze zawodów tegorocznych.

W roku 1928 uczestniczyło w konkursie 25 zawodników, z których ukończyło wszystkie próby zaledwie 6-u. Zwyciężył Niemiec Lusser na awionetce Klemm - Daimler z silnikiem Salmson 40 MK. Na drugiem miejscu był Anglik Percival na Avro-Avian'ie, na trzecim — Broad na Moth'ie. Francuzi znaleźli się na końcu. W próbach technicznych zwyciężali zdecydowanie Anglicy. Lusser był na piątem miejscu.

Warunki konkursu były bardzo łagodne — jak na dzisiejsze czasy. Raid odbywał się na trasie 2 tys. km., przyczem sposób jego punktowania przypominał klasyfikację tegorocznych naszych zawodów krajowych. Płatowce zgłoszono następujące: Klemm, Avro-Avian i Moth oraz Caudron i Guerchais. Silniki: Salmson 40, Cirrus 85, Gipsy 85 i Anzani 50.

Konkurs przeszłoroczny. Stanęło maszyn 55 pod barwami: Niemiec, Francji, Anglji, Italji, Szwajcarji i Czechosłowacji. Sklasyfikowanych zostało 31. Pierwsze miejsce osiągnął Morzik na BFW M 23 b z Siemensem 70 KM., drugie Broad na Moth'ie z Gipsy'em 85, trzecie Carberry na Raab-Katzensteinie z Cirrusem 90, czwarte zwycięzca z r. 1928 Lusser na Klemmie. Najlepszy Włoch zajął miejsce piąte, Czech— siódme, Szwajcar — szesnaste, Francuz dopiero dwudziestedrugie. W próbach technicznych zwycięzca był, podobnie jak rok przedtem, na dalszych miejscach górując średnią szybkością (129 km/godz. — kat. II).

Warunki były znacznie surowsze. Raid sięgał 6 tys. km. Ważniejsze płatowce: BFW M 23, Klemm 25, R.-K. 25, Junkers; Moth; Caudron 191, Guerchais, Potez 36; Romeo, Fiat AS 1, Breda 15; Avia BH 11. Silniki: Siemens 70, Salmson 40 i 95, Cirrus 80, Fiat 80, Walter 85, Genet 80, Gipsy 85, Renault 95.



Pilot L. L. „Lot" Stanisław Płonczyński, pierwszy wśród zawodników polskich.

Tegoroczny konkurs rozpoczęło 61 zawodników z Niemiec, Anglji, Francji, Szwajcarji, Hiszpanji i Polski; zakończyło — 35. Pierwszy znalazł się znowu Niemiec, zwycięzca z r. z. Morzik uczestniczący na takiej samej maszynie, co w r. z., lecz z silnikiem o większej mocy. Dalej spotykamy dwóch innych Niemców, później dopiero Angielkę; Szwajcara na czwartem, Francuza na siedemnastem, Polaka na dziewiętnastem, wreszcie Hiszpana na trzydziestem miejscu w ogólnej klasyfikacji.

Typów płatowców i silników nie podajemy, gdyż każdy je znajdzie w zamieszczonej dalej tabeli.

Jakie wnioski możemy wyciągnąć z tegorocznego konkursu, rozpatrując go na tle zawodów poprzednich? Podzielimy je na dwie gromady: techniczne i sportowe i kolejno omówimy.

Wnioski techniczne.

Tegoroczny konkurs nie wykazał prawie żadnych nowości wśród płatowców. Nowemi, a raczej nieznanemi w konkursie były: samoloty polskie, pięknie wyposażony Mono Special Carberry'ego, który zyskał największą ilość punktów za przydatność praktyczną oraz niemieckie limuzyny Arado. Tak jak w roku zeszłym, konkurs rozgrywał się między BFW, Klemmami i Mothami. Konkurencja włoska odpadła. Nawiasem trzeba dodać, że odbyło to się z dużą stratą dla konkursu. Zwyciężyła BFW - M 23 b — ten sam typ, co w r. z., dalej znalazły się 2 Klemmy i Moth.

Wśród silników sensacyjną nowość stanowiły 80 — 100 MK Argusy w bardzo dużej ilości wbudowane na płatowce niemieckie i 1 szwajcarski. Silniki te, uczestnicząc w konkursie po raz pierwszy, ukończyły raid w 70%, znajdując się na trzech pierwszych miejscach (Morzik, Poss i Notz). W ten sposób Niemcy zdobyły własny dobry silnik, którego dotąd im brakło.

Charakterystyczne dla tegorocznego konkursu jest powiększanie mocy silników. Gdy w r. 1928 największą spotykaną mocą było 85 MK (Gipsy), w r. 1929 — 95 (Salmson), obecnie spotykaliśmy się z Gipsy'm 120 MK, przyczem większość maszyn II-ej kategorji, t. j. lżejszych o wadze nom. 280 kg. miała silniki 100-konne, co—

jak wiemy — bardzo znacznie uprzywilejowało je wobec innych maszyn. Najmniejszą moc silnika miały Salmsony (40 MK), wbudowane na nasze RWD 2. Jak widać z tego, Niemcy chciały zaszachować konkurencję szybkością, co im się tylko w części udało, gdyż Anglicy również znacznie zwiększyli moc swoich silników.

W próbach technicznych konkurowało z maszynami niemieckiemi tylko wspomniane wyżej amerykańskiej produkcji Mono. Nie mając jednak składanych (ani odejmowanych) skrzydeł, ustąpiło im miejsca. Moth'y, mocne w raidzie, zdystansowane zostały w próbach technicznych przez Klemmy, BFW i Junkersy.

Bardzo znacznie podniósł się poziom wyekwipowania płatowców.

Wyniki sportowe.

O ile w próbach technicznych przodowali Niemcy, w sportowych, a ściślej mówiąc w raidzie, ekipa angielska była bez konkurencji. Ona jedyna doprowadziła w dobrym czasie wszystkich swoich siedmiu zawodników do mety dając m. in. świadectwo wysokiego poziomu sportowego pilotów angielskich. Między zawodnikami znajdowały się dwie kobiety, przyczem p. Spooner osiągnęła najlepsze miejsce dla Anglji. Broad i Butler uzyskali średnią szybkość ponad maksymalnie punktowaną (175 km/godz.). Broad był pierwszym w raidzie, zdobywając największą ilość punktów — całe 270. W porównaniu z rokiem ubiegłym, średnia szybkość w obu klasach znacznie wzrosła, co było następstwem powiększenia mocy silników. Broad zyskał w r. z. średnią szybkość 154 km/godz., obecnie zaś 176. Morzik 148,1, rok temu — 129 km/godz.

Z pośród 31 Niemców, którzy rozpoczęli raid, ukończyło konkurs 20, czyli około 65%; Anglików — jak powiedzieliśmy — ukończyło całe 100%; tak samo dolecieli do Berlina wszyscy Szwajcarzy. Francuzi, Polacy i Hiszpanie zostali sklasyfikowani w 33%, przyczem trzech Polaków ukończyło raid poza konkursem, czyli Polacy ukończyli raid w 58%.

Ostateczny wynik według państw przedstawiał się jak następuje: I — Niemcy, II — Anglicy, III — Szwajcarzy, IV — Francuzi, V — Polacy, VI — Hiszpanie. A więc utrzymał się stosunek z lat ubiegłych.

Oto suche komentarze wyników szczegółowych. Powrócimy do nich jeszcze w następnym numerze.

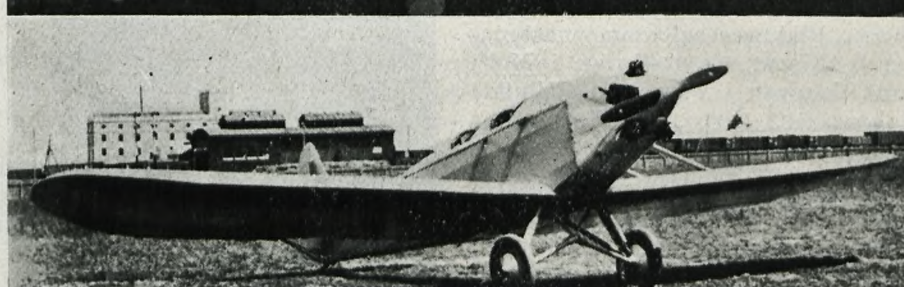
NASZE PŁATOWCE UCZESTNICZĄCE W KONKURSIE



Awionetka Państw. Zakładów Lotniczych PZL 5 z silnikiem Gipsy 85 MK.









Ekipa Podlaskiej Wytwórni Samolotów: PWS 8 z Walterem 85 MK, PWS 50 z Cirrusem 85 MK, PWS 51 z Genetem 80 MK oraz PWS 52 z Gipsy'em 85 MK. (Opis wymienionych płatowców podany był w poprzednim numerze).

SKŁAD EKIPY POLSKIEJ

MASZYNY.

Ekipę polską tworzyło dwanaście maszyn, z których 6 (3 szt. RWD 4 z I-ej kat. i 3 szt. RWD 2 z II-ej kat.) stanowiło reprezentację oficjalną, wysłaną przez państwo pod barwami Aeroklubu R. P. Pozostałe samoloty wysłały dwie wytwórnie lotnicze, mianowicie: Państwowe Zakłady Lotnicze oraz Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej. Są to 2 egz. PZL 5 oraz PWS 8, PWS50, PWS 51 i PWS 52. Wszystkie samoloty fabryczne należały do I-ej kategorji.

W pierwszych pięciu dniach raidu odpadły z ekipy polskiej 3 samoloty, a mianowicie:

RWD4 — znak rejestr. P1 — pilot Karpiński — z powodu nagłej choroby pilota (atak ślepej kiszki).

PWS 52 — znak rej. O8 — pilot Rutkowski — wskutek uszkodzenia samol.

RWD 4 — znak rejestracyjny O9 — pilot Żwirko — z powodu defektu silnika.

Następnie odpadły:

PZL 5 — znak rejestracyjny O2 — pilot Orliński.

PWS 51 — znak rejestracyjny O7 — pilot Lewoniewski.

Raid ukończyły samoloty następujące:

RWD 2 — P3 — pilot Płonczyński.

RWD 4 — P2 — pilot Bajan (przymusowe lądowanie na ostatnim etapie powoduje bardzo znaczne zmniejszenie szybkości średniej i utratę szans do jednego z lepszych miejsc — przypuszczalnie dziesiątego — dwunastego).

RWD 2 — P4 — pilot Więckowski.

PZL 5 — O1 — pilot Gedgowd.

Poza konkursem ukończyły raid samoloty następujące:

PWS 8 — O5 — pilot Dudziński.

RWD 2 — P5 — pilot Muślewski.

PWS 50 — O6 — pilot Babiński.

ZAŁOGI.

Skład załogi na poszczególnych samolotach był następujący:

O1 — PZL 5
pilot Gedgowd, mech. Tad. Rudzki.

O2 — PZL 5
pil. Orliński, mech. Marjan Balcerzak.

O5 — PWS 8
pil. Dudziński, mech. Z. Wojciechowski.

O6 — PWS 50
pil. Babiński, mech. inż. A. Karpiński.

O7 — PWS 51
pil. Lewoniewski, mech. sierż. Wieman.

O8 — PWS 52
pil. Rutkowski, mech. M. Zawodniak.

O9 — RWD 4
pil. Żwirko, mech. inż. St. Wigura.

P1 — RWD 4
pil. Karpiński, mech. inż. J. Drzewiecki.

P2 — RWD 4
pil. Bajan, mech. sierż. S. Pokrzywka.

P3 — RWD 2
pil. Płonczyński, mech. W. Korbel

P4 — RWD 2
pil. Więckowski, mech sierż. A. Gajewski

P5 — RWD 2
pil. Muślewski, mech. sierż. P. Karpiński.

NASI PILOCI



Stanisław Płonczyński



Kpt. Edward Więckowski



St. sierż. Józef Muślewski



Por. Jerzy Bajan



Por. Franciszek Żwirko



Tadeusz Karpiński



Kpt. Ignacy Gedgowd



Bolesław Orliński



Kpt. Piotr Dudziński



Kpt. Zbigniew Babiński



Por. inż. Józef Lewoniewski



Franciszek Rutkowski

SZCZEGÓŁOWE WYNIKI II-GO MIĘDZYNA

(CHALLENGE DE TOURISME

Wyniki podane tłustym drukiem oznaczają wyczyny najlepsze. Gwiazdki

Miejsce w ogólnej klasyfikacji	Znak rozpoznawczy	TYP PŁATOWCA (wytwórnia i marka)	TYP I MOC SILNIKA W MK	Ciężar własny samolotu w kg	Kategorja	NAZWISKO PILOTA	Narodowość pilota	Ogólna ilość punktów
1	B 3	B F W[1]) — M 23 b	Argus As 8 80/100	312,4	II	Morzik *	N	**427**
2	B 8	Klemm L 25 e	Argus As 8 80/100	320,8	II	Poss *	N	423
3	C 1	Klemm L 25 e	Argus As 8 80/100	320,4	II	Notz	N	419
4	K 8	De Havilland „Moth"	Gipsy II 120	457,6	I	miss Spooner *	A	416
5	F 2	B F W — M 23 c	Siemens-Halske 13 72/80	310,3	II	Polte	N	409
6	K 7	Mono Special	Warner 110	458,8	I	Carberry *	Kan.[2])	405
7	C 7	B F W — M 23 c	Argus As 8 80/100	317,5	II	v. Massenbach	N	398
8	K 3	De Havilland „Moth"	Gipsy 100	454,5	I	Broad **	A	395
9	E 8	B F W — M 23 c	Argus As 8 80/100	316,2	II	Krüger	N	394
10	B 9	Klemm L 25 e	Argus As 8 80/100	319,9	II	Dinort	N	385
11	B 7	Klemm L 25 a	Salmson 40	317,4	II	Osterkamp	N	384
12	C 5	B F W — M 23 c	Siemens-Halske 72/80	312,5	II	v. Köppen	N	383
13	A 2	Klemm L 26 v	Argus As 8 80/100	431,8	I	Lusser *	N	363
14	S 1	Breda 15 S	Walter Venus 110	458,1	I	Pierroz	S	362
15	A 9	Junkers „Junior"	Genet 80/88	371,8	I	Risztics	N	355
16	K 1	Avro „Avian"	Cirrus Hermes 105/115	456,0	I	Thorn	A	338
17	M 2	Caudron 193	Renault 95	458,3	I	Finat **	F	337
18	C 9	Arado L 2 a	Argus As 8 80/100	457,7	I	Peschke	N	336
19	P 3	**S. L. RWD 2**	Salmson 40	270,6	II	**Płonczyński**	**P**	336
20	E 6	Klemm L 26 II a	Siemens-Halske 72/80	424,3	I	Siebel	N	335
21	P 4	**S. L. RWD 2**	Salmson 40	**264,7**	II	**Więckowski**	**P**	329
22	D 1	Arado L 2 a	Argus As 8 80/100	458,6	I	Pasewaldt	N	318
23	S 2	Klemm L 25	Argus As 8 80/100	449,3	I	Kolp	S	314
24	L 3	Caudron 193	Renault 95	457,2	I	Arrachart	F	311
25	C 6	B F W — M 23 c	Argus As 8 80/100	317,3	II	v. Waldau	N	307
26	E 1	Klemm L 25	Genet 80/88	**359,0**	I	Benz	N	304
27	E 2	Junkers „Junior"	Siemens-Halske 72/80	383,6	I	Gothe	N	294
28	C 3	B F W — M 23 c	Argus As 8 80/100	320,2	II	v. Freyberg	N	273
29	A 8	Junkers „Junior"	Genet 80/88	373,6	I	Roeder *	N	271
30	T 5	De Havilland „Moth"	Gipsy 85	450,0	I	arc. Habsburg-Bourbon	H	245
31	K 6	De Havilland „Moth"	Gipsy 100	428,8	I	Lady Bailey	A	235
32	P 2	**S. L. RWD 4**	Cirrus Hermes 105/115	443,7	I	**Bajan**	**P**	223
33	O 1	**P. Z. Lotn. PZL 5**	Gipsy 85/100	458,4	I	**Gedgowd**	**P**	170
34	D 8	B F W — M 23 b	B M W 45/50	308,5	II	Böhning	N	161
35	K 4	Arrow	Gipsy II 120	458,3	I	Andrews	A	160

[1]) Bayerische Flugzeugwerke A. G. Augsburg.
[2]) Kanadyjczyk, startował pod barwami Anglji.

RODOWEGO KONKURSU AWIONETEK

INTERNATIONAL 1930)

przy nazwiskach pilotów udział w poprzednich międzynarodowych konkursach

Raid — max. 270 punktów			Próby techniczne — maksymalnie 230 punktów						
Punkty za szybkość max. 195	Punkty za regularność max. 75	Razem za raid	Przydatność praktyczna max. 98	Demontaż i montaż max. 30	Sposób zapuszczania silnika max. 12	Start max. 30	Lądowanie max. 30	Zużycie paliwa max. 30	Razem za próby techniczne
188	75	263	54	**24**	7	**30**	19	30	**164**
189	75	264	62	19	7	23	18	30	159
186	75	261	61	20	8	25	15	29	158
185	75	260	56	18	6	25	21	30	156
187	75	262	56	23	2	25	16	25	147
193	75	268	**74**	0	5	21	7	30	137
191	65	256	55	23	8	28	2	26	142
195	**75**	**270**	56	18	4	12	8	27	125
179	75	254	65	**24**	9	**30**	0	22	140
185	65	250	61	20	7	0	17	30	135
151	75	226	52	13	11	22	**30**	30	158
178	75	253	56	**24**	2	10	11	27	130
143	75	218	60	13	8	19	15	30	145
?	?	?	?	16	6	7	4	26	?
151	75	226	?	13	0	5	14	30	129
175	75	250	43	0	2	13	0	30	88
139	75	214	64	11	6	2	10	30	123
132	75	207	64	15	3	12	6	29	129
161	75	236	49	0	8	4	9	**30**	100
96	75	171	61	19	5	24	25	30	**164**
159	75	234	49	0	10	3	3	30	95
105	75	180	65	15	6	16	11	25	138
?	?	?	?	12	8	9	5	30	?
123	75	198	64	10	6	4	7	22	113
?	?	165	55	**24**	8	21	10	24	142
87	75	162	58	18	4	12	20	30	142
?	?	195	62	12	1	1	0	23	99
93	60	153	55	**24**	3	20	7	11	120
?	?	155	64	21	0	1	0	30	116
?	?	144	44	18	0	12	5	22	101
57	75	132	54	18	6	5	1	19	103
60	60	120	62	0	5	6	0	30	103
27	60	87	49	15	4	2	1	12	83
?	?	?	?	19	5	0	1	17	?
21	30	51	63	18	4	7	17	0	109

PODSTAWOWE WARUNKI KONKURSU

W konkursie brały udział samoloty lekkie (awionetki), conajmniej dwuosobowe, przyczem odróżnia się dwie kategorje. Do I-ej zaliczały się samoloty o wadze własnej do 460 kg, do IIej zaś — do 322 kg (licząc 15%-ą tolerancję).

Klasyfikacja była ogólna, nie według kategoryj. Maszyny lżejsze miały inną punktację szybkości i zużycia materjałów.

PODZIAŁ PRÓB

Konkurs składał się z:

A. — Raidu dokoła Europy na trasie 7560 km oraz

B. — Prób technicznych, którym zostały poddane tylko te samoloty, które ukończyły raid.

Główny nacisk kładziony był na regularność lotu oraz wyekwipowanie samolotu zapewniające wygody. Szybkość odgrywała rolę drugorzędną i premjowana była tylko do pewnej wielkości (175 km/godz. dla samolotów 460 kg i 155 km/godz. dla 322 kg). Żądało się jednak szybkości minimalnej (80 lub 60 km/godz. zależnie od kategorji samolotu), która warunkowała udział w konkursie.

Ogólna ilość osiągalnych punktów, według których były klasyfikowane samoloty, określona została na 500, przyczem za raid otrzymywało się maksymalnie punktów 270, zaś za próby techniczne 230. Raid grał więc rolę główną.

Na poszczególne próby przypadało:

Za regularność w raidzie	max.	75	punktów
Za przeciętną szybkość w raidzie	„	195	„
Za przydatność praktyczną samol.	,	140	„
Za krótki start i lądowanie	„	60	„
Za ekonom. zużycie materj. pędn.	„	30	„

A. RAID

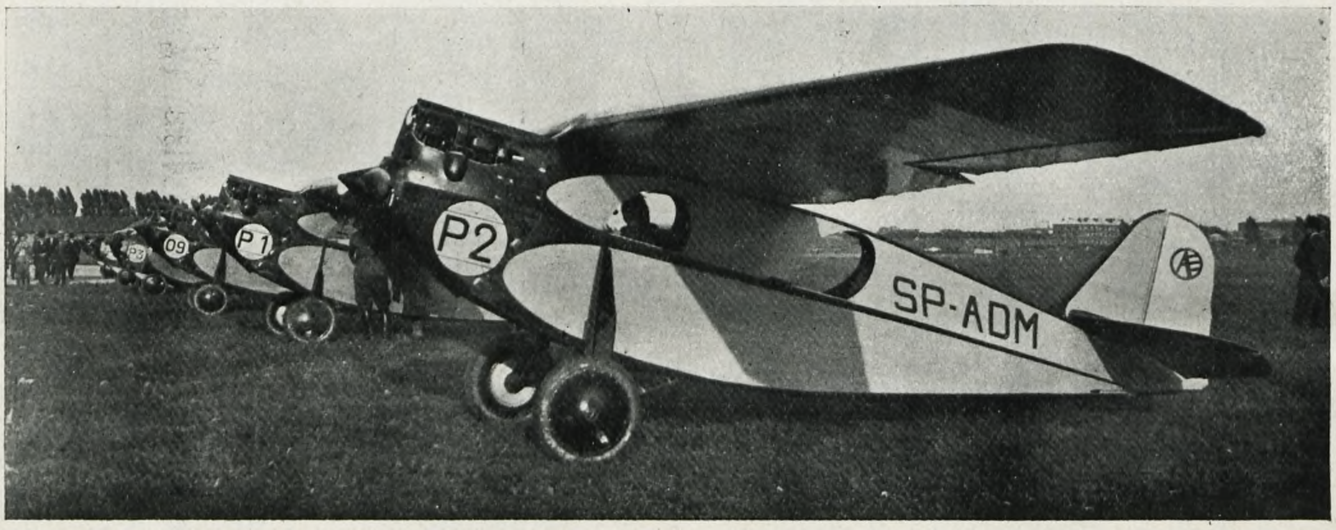
Raid rozpoczynający się w Berlinie 20-go lipca o 8-ej, zaś kończący 31-o lipca o 16-ej*), prowadził nad ośmioma krajami o różnorodnym klimacie i własnościach terenu. W ciągu 11 i pół dnia piloci mieli przebyć 7.560 km (około 54 godz. w powietrzu), czyli średnio po 667 km (4,8 godz.) dziennie.

Ażeby wszyscy uczestnicy odbywali lot w możliwie jednakowych warunkach, na dwóch etapach trasy, mianowicie w Pau i Lozannie, start do dalszego lotu był otwarty o określonej porze. Kto przybył wcześniej, musiał zaczekać.

*) Dla niektórych zawodników termin był przedłużony.

Długość poszczególnych etapów, oznaczonych na umieszczonej obok mapie, jest następująca:

Berlin — Brunświk	201	km
Brunświk — Frankfurt	273	„
Frankfurt — Reims	344	„
Reims — St. Inglevert	240	„
St. Inglevert — Bristol	309	„
Bristol — Londyn (Heston)	152,5	„
Londyn — St. Inglevert	164	„
St. Inglevert — Paryż (Orly)	245	„
Paryż — Poitiers	286	„
Poitiers — Pau	363,5	„
Pau — Saragossa	182	„
Saragossa — Madryt (Satafe)	286	„
Madryt — Sewilla	382	„
Sewilla — Madryt	382	„
Madryt — Saragossa	286	„
Saragossa — Barcelona	250	„
Barcelona — Nimes	343,5	„
Nimes — Lion	213,5	„
Lion — Lozanna	160	„
Lozanna — Berno Szwajc.	77,5	„
Berno — Monachjum	335	„
Monachjum — Wiedeń (Aspern)	367	„
Wiedeń — Praga (Kbely)	225	„
Praga — Wrocław	206	„
Wrocław — Poznań	145,5	„
Poznań — Warszawa	286	„
Warszawa — Królewiec	281	„
Królewiec — Gdańsk (Langfuhr)	134	„
Gdańsk — Berlin (Tempelhof)	410	„



Polska ekipa oficjalna: 3 samoloty RWD 4 i 3 — RWD 2

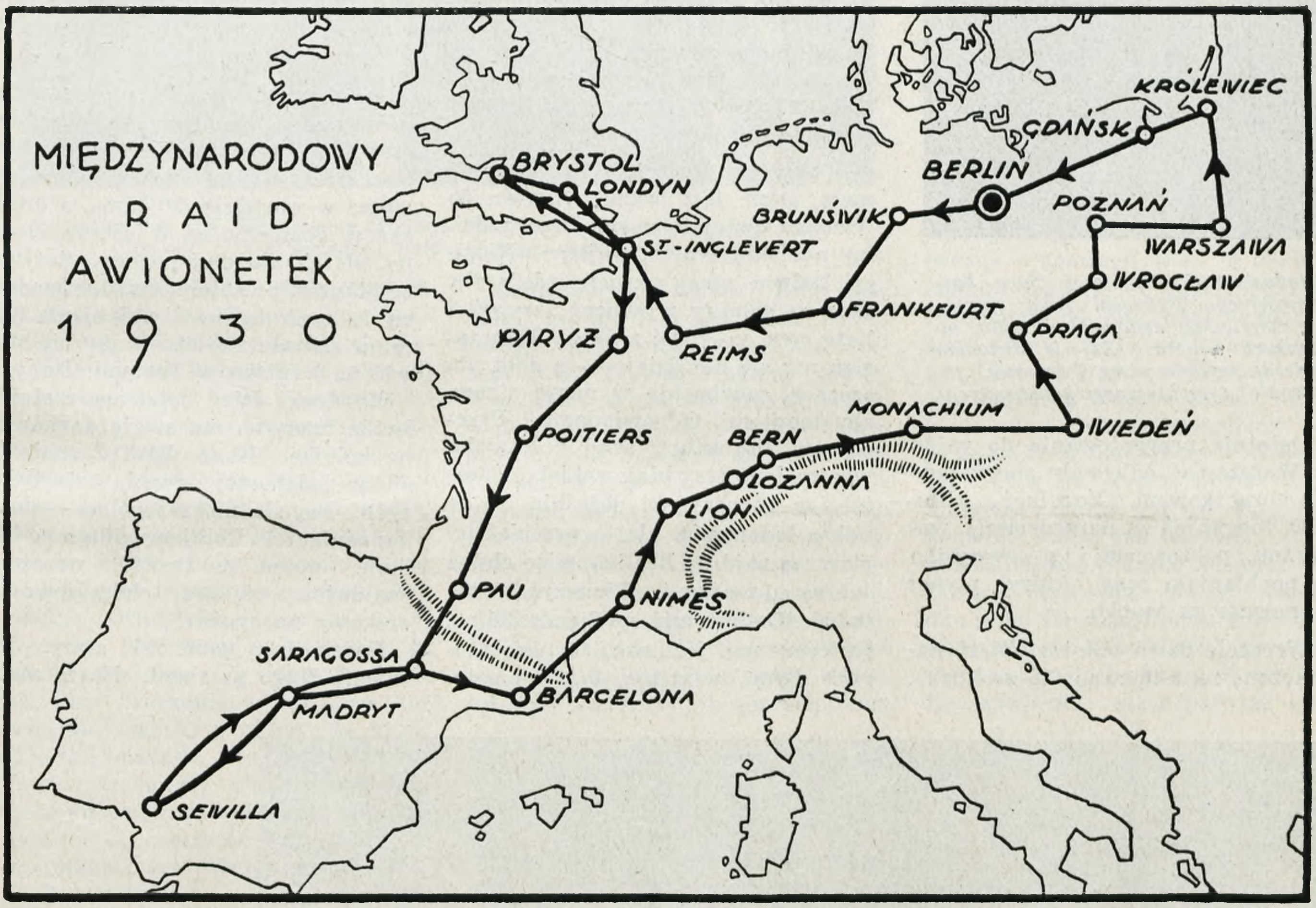
W wymienionych miastach lądowanie było obowiązkowe. Lądowanie na trasie, przygodnie, nie dyskwalifikowało, lecz, powiększając czas przelotu, zmniejszało średnią szybkość.

Należało przebyć w ciągu dnia przynajmniej jeden etap i zatrzymywać się na noc w miejscach międzylądowań. Inaczej otrzymywało się punkty karne, przyczem

dwukrotne niewykonanie wymienionych warunków powodowało wykluczenie z raidu.

Regularność lotu obliczana była w ten sposób, że każdemu uczestnikowi zaliczało się przy rozpoczęciu raidu 70 punktów, z których później odliczało się punkty karne z wymienionych wyżej powodów. Jeśli samolot spędził po za lotniskiem międzylądowania 1 noc, odliczało mu się 15 punktów; za drugą noc już 45 punktów. Za nieprzelecenie w ciągu dnia żadnego etapu 10 punktów karnych; za drugi dzień niewykonania tego warunku — 30 punkt.

Przeciętną szybkość otrzymywało się z podzielenia całej trasy lotu przez całkowity czas lotu, przyczem odliczało się jedynie czas pobytu na lotniskach międzylądowań. Czas zatrzymania się poza temi lotniskami (przymusowe lądowanie wskutek defektu maszyny, błądzenie etc.) nie był odliczany.



Szybkość punktowana była degresyjnie w granicach 80 — 175 km/godz. dla samolotów I-ej kategorji i 60 — 155 km/godz. dla II-ej kategorji. Za pełny kilometr zaliczało się od 3 (91 — 135 km) do 1 (156 — 175 km) punktów. Np. za szybkość samolotów I kat.:

100 km/godz.	—	30 punktów
120 „	—	90 „
140 „	—	145 „
160 „	—	180 „
180 „	—	195 „
200 „	—	195 „

B. PRÓBY TECHNICZNE

Przydatność praktyczna — max. 140 punktów.

Na powodzenie tej próby wpływało odpowiednie wyekwipowanie samolotu, jak np. zaopatrzenie płatowca w rozrusznik, hamulec, drugi ster, bagażnik, specjalne instrumenty pokładowe, przyrządy ratownicze i t. p., tudzież większa ilość miejsc, specjalna konstrukcja podwozia, wreszcie możność łatwego i szybkiego demontażu, składanie skrzydeł etc.

Za wygodę przewiduje się max. 42 punkty, za podwozie 15, za rozrusznik 12, ochronę ogniową 6, podwójny ster 6, instrumenty pokładowe 15, przyrządy ratownicze 15, demontaż 30.

Start i lądowanie — razem max. 60 punktów.

Zawodnikowi, który uzyskał najkrótszy start, zaliczało się 30 punktów. Innym zmniejszona została punktacja progresyjnie, odpowiednio do różnicy istniejącej między najkrótszym startem, a startem danego samolotu.

Lądowanie obliczone będzie w sposób analogiczny.

Zużycie materjałów pędnych — max. 30 punktów.

Próba ta odbyła się na trasie zamkniętej długości około 300 km.

Awionetkom I-ej kategorji, których zużycie materjałów pędnych nie przekracza 16 kg na 100 km przyznawało się 10 punktów. Za każde ponadto oszczędzone 250 gr. zaliczany był dalszy 1 punkt, nie więcej jednak jak 20.

Awionetkom II-ej kategorji, które zużywają materjałów pędnych nie więcej, jak 11 kg na 100 km, przyznawano 10 punktów. Za każde ponadto oszczędzone 175 gr. zaliczany był dodatkowo 1 punkt, nie więcej jadnak jak 20.

CO WIDZIELIŚMY I CZEGO NAUCZYLIŚMY SIĘ
(WRAŻENIA UCZESTNIKA KONKURSU)



Władysław Korbel, szef biura konstrukcyjnego Wytwórni „Avia", mechanik zwycięskiej awionetki i autor niniejszych wrażeń. (Zdjęcie, dokonane podczas przelotu przez Warszawę, „postarzało" sympatycznego konstruktora).

Ostatnie przygotowania do rajdu w Warszawie odbywały się w tempie gorączkowem. Regulacja silników, bieganina za narzędziami, walizkami, pokrowcami i t.p.—wszystko to pochłaniało czas, który płynął stanowczo za szybko.

Wreszcie dzień odlotu. Start naznaczono na 9-tą rano (16-go lipca). Tymczasem deszcz leje bez przerwy, chmury na 100 metrów. Czekamy w bufecie. Nareszcie, o 11-ej, start. Wyciągamy maszyny, zakładamy przeklęte spadochrony i w drogę. Nasze maszynki, RWD 2 z Salmsonami 40 KM startują pierwsze. Po nas RWD 4 z Hermesami. Po drodze do Poznania wpadamy kilka razy w deszcz. Ostatecznie, koło Słupcy, przejaśnia się. Tam przeganiają nas duże RWD 4. Lądujemy w Poznaniu. Napełniamy zbiorniki, jedziemy do miasta na obiad, a po powrocie, o godz. 17.05, startują małe RWD 2 w trójkę — do Berlina.

Z początku deszcz. Pod Zbąszyniem, gdzie jest brama wlotowa do Niemiec, przejaśnia się. Przechodzimy nad Zbąszyniem trójką i—Niemcy. Dziwne nieco uczucie, zdaje się, że z za chmury wyskoczy „szupo" i każe nam zawrócić z drogi. Tymczasem nic się nie dzieje — z dołu, na szosach, powiewają w naszą stronę chusteczkami. Odpowiadamy. Przecinamy Frankfurt, skąd z lotniska wystrzelono trzy białe rakiety. Przez telefon Płonczyński objaśnia, że to nakaz lądowania, ale — przecież lecimy na rajd do Berlina, więc chyba już są uprzedzeni. Płonczyński nie ląduje. Ostatecznie, po 2 godz. 35 m., jesteśmy nad jeziorami, z poza których dymy zwiastują duże miasto. Płonczyński nabiera wysokości, reszta trójki to samo. Lecimy nad Berlinem, przecinamy lotnisko Tempelhof i minąwszy rzekę lądujemy na lotnisku w Staaken.

Podbiega obsługa, która pomaga nam zarolować na kraj lotniska, a potem wpycha maszynę do dużej hali Zeppelina, gdzie mają stać wszystkie cudzoziemskie samoloty rajdowe. Jak dotychczas, jest niewielu konkurentów: paru Anglików; Francuzów jeszcze niema.

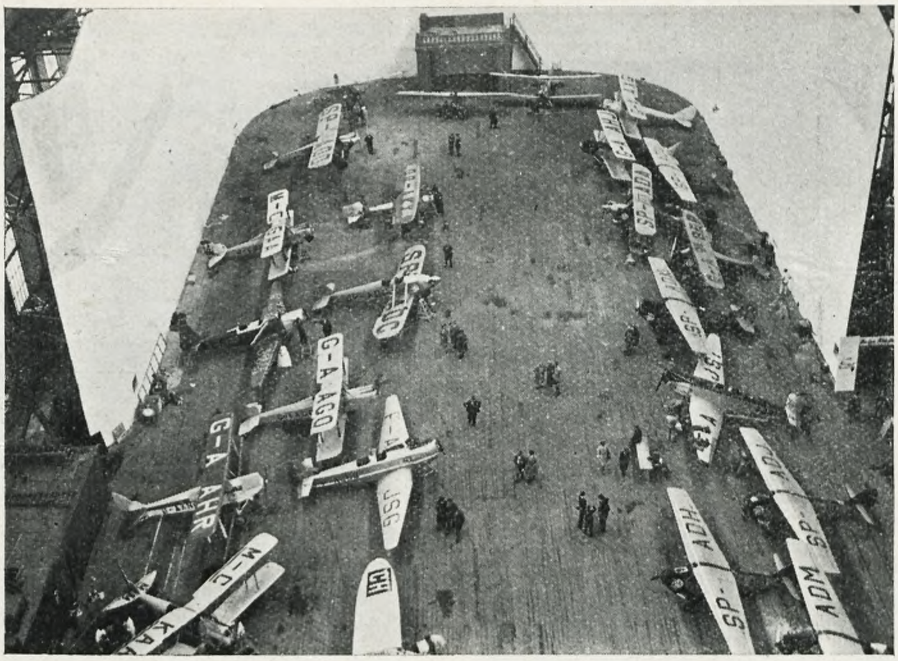
Na drugi dzień zaczyna się ważenie maszyn, plombowanie silników, stemplowanie wszystkich części płatowca i t. d. Start do rajdu ma się odbyć w niedzielę, 20 lipca, z lotniska w Tempelhofie. W sobotę 19-go, po odczekaniu złej pogody, startują ze Staaken po kolei wszystkie maszyny, których do chwili upłynięcia terminu zebrało się 60, — aby się stawić na lotnisku w Tempelhofie.

Na drugi dzień ostatecznie start: każda maszyna ma swoją naznaczoną kolejkę. Nasze RWD 2 znalazły się w jedenastej grupie startujących.. Pogoda nieszczególna — mży kapuśniaczek. Rolujemy długo po betonie, potem po trawie, wreszcie znajdujemy się przy chorągiewce i czekamy na sygnał.

Nareszcie o godz. 9.53 start. Jedziemy długo po ziemi. Nasza mała



Odlot z Warszawy w dniu 16 lipca



Awionetki w hali Zeppelina w Staaken. Hala ta służy normalnie jako atelier filmowe, o czem świadczy biały parawan, widoczny na zdjęciu.

maszynka jest bardzo obciążona: 75 litrów paliwa, 10 litrów smaru, spadochrony, kamizelki pływackie, narzędzia, części zamienne do silnika, bagaż osobisty i t. d., i to wszystko na 40 koni naszego Salmsonika. Lecimy pod wiatr. W połowie drogi do Brunświku widać na łące Junkersa „Juniora": przymusowe lądowanie. Doganiamy po drodze Klemma z silnikiem BMW, który na nasz widok dodaje gazu i trzyma się razem. Nareszcie Bruńswik — pierwszy etap, pierwsze ćwiczenie w bieganiu do mety z książką do stemplowania, pierwsze ćwiczenie w szybkiem nalewaniu benzyny i oliwy. Na lotnisku tłok maszyn, ale porządek wzorowy. Niemeczki chodzą z tacami pełnemi owoców, czekolady, papierosów i t. p., częstując wszystkich zawodników, bez różnicy narodowości — bezpłatnie.

Start do Frankfurtu. Etap 273 km (poprzedni 201 km). Wszystko pięknie, ale tak jakoś 70 km od celu świeca zaczyna w jednym cylindrze „nawalać". Troszkę nieprzyjemnie. Wogóle ten cylinder stale mnie niepokoił, jeszcze od Warszawy. Kopcił ustawicznie z rury wydechowej i zawęglał świecę, która prędzej czy później musiała wewnątrz otrzymać krótkie spięcie. To się właśnie stało teraz. Dobrze, że cylindrów jest aż dziewięć! Na ośmiu cylindrach, z silnemi wibracjami dopchaliśmy się do Frankfurtu. Tam zmieniłem świecę. Ładna historja — myślę — jeśli będę musiał ją zmieniać przy każdem lądowaniu.

Startujemy do Reims. Etap dość długi, 344 km i to pod wiatr. Silnik pracuje bez zarzutu. Lecimy nad terenem zrazu falistym, potem górzystym. Góry są pokryte gęstym lasem, w dolinach wije się w wielu skrętach Mosela. Szybkość mamy poniżej 100 km na godz. Cóż robić! — stale zachodni wiatr. Obok nas lecą narówni Orliński i Gedgowd na PZL-ach z silnikami Gipsy. Jeszcze więc nie jest tak źle, skoro bez trudu zachowujemy tę samą szybkość, co silniejsze maszyny. W Reims lotnisko okropne, zarośnięte wysoką trawą, pełne nierówności, to też skaczemy przy lądowaniu jak kangury. Odrazu zaczyna się nieporządek, typowy dla wszystkich lotnisk w północnej Francji. Na benzynę trzeba długo czekać, na oliwę tak samo. Jest późno, godzina 19-ta, wobec czego musimy nocować w Reims.

Do miasta daleko — jedziemy więc taksówką. Szofer pijany, pachnie winem na metr. Taksówkę tak prowadzi, że mamy srogiego pietra o nasze cenne życie. Przy rozrachunku wg. licznika żąda 100 proc. dopłaty. Płacimy, bo cóż mamy zrobić? Etranżer nigdzie tutaj nie znajdzie obrońcy. Klniemy i w złych humorach udajemy się na spoczynek.

Nazajutrz zastajemy start zamknięty. Podobno w Calais mgła. Czekamy. Ostatecznie startujemy o 9.17. Wiatr z początku w plecy, lecimy więc z szybkością 160 km/godz. Kilkakrotnie wpadamy w deszcze. Od połowy drogi wiatr się zmienia na boczny o znacznej sile. W dodatku chmury obniżają się, zmuszając Płonczyńskiego do lotu nad wierzchołkami drzew. Szybkość maleje znacznie. Chmury i zmiana kierunku wiatru świadczą o sąsiedztwie morza, które ostatecznie zobaczyliśmy około godz. 11-ej. Lądujemy w St. Inglevert. Bieg na przełaj przez stojące maszyny i grupy gapiów do biura kontroli, które, jak na złość, ukryto gdzieś daleko, w kątku lotniska, choć literę C ustawiono bodajże na środku pola. Po napełnieniu zbiorników otrzymujemy wiadomość, że w Anglji wicher dochodzi do 60 km/godz. Rzeczywiście, wiatr jest tak silny,



RWD 4 porucznika Żwirki.

że awionetkę kpt. Więckowskiego zaczął przewracać, ledwie zdążyliśmy zapobiec. Maszynę Rutkowskiego po wylądowaniu wzorowem, podczas rolowania w kierunku biura kontroli podmuch przewrócił dokładnie na plecy. Taki sam los spotkał wojskową maszynę francuską z silnikiem 500 KM. Niema co robić, chowamy maszyny do hangaru i jedziemy do Boulogne sur mer odległego o 20 km.

Mój szef Płonczyński w złym humorze i jest czego. Bilans dotychczasowy przedstawia się nieszczególnie. Pierwszego dnia 818 km, drugiego zaledwie 240. Tembardziej przykro, że widzieliśmy wracające z Anglji maszyny, które zdążyły przed zerwaniem się silnego wichru przelecieć do Anglji, a teraz, mając ten wicher w plecy, znajdą się może jeszcze dziś w Pau albo conajmniej w Paryżu. Humory nasze popsuło jeszcze bardziej zdzierstwo Francuzów w restauracji hotelowej, gdzie z uprzejmym uśmiechem zażądano za skromną kolację bez wina dwa dolary od osoby.

Na drugi dzień, 22.VII, pogoda ładna. Słońce, wiatr znacznie osłabł. Jadąc samochodem zrana na lotnisko, widzieliśmy bardzo dobrze wysoki, skalisty brzeg Anglji, oświetlony jasno słońcem. Wylatujemy zaraz po otwarciu startu. Po paru minutach jesteśmy nad morzem, które w pół godziny przebywamy. Przypomina mi się Blériot, gdy patrzę na torpedowce pilnujące nas u dołu — podobno jego też eskortowano podczas pamiętnego przelotu w r. 1909. Jesteśmy nad Anglją. Kraj piękny, o charakterze zupełnie odrębnym. Każde pole otoczone drzewami; nie widać, aby uprawiano zboże. Piękne trawniki, place do golfa, parki, wille, zameczki, równiutkie szosy. Luksusowy kraj, wygląda — jak się wyraził jeden mój znajomy — jak willa farmera, który żyje z kolonij. Do Bristolu lecimy długo, bo pod wiatr. To też trzyma się z nami narówni pociąg, nad którym lecimy. Mijamy sporo lotnisk i miast, które bez wyjątku mają kolor różowy. W Bristolu przyjęcie bardzo uprzejme, organizacja wzorowa. Zmieniam świecę już po raz czwarty od Berlina. Startujemy do Londynu, gdzie jesteśmy po niecałej godzinie lotu z wiatrem. Zbiorników nie napełniamy, przetrącamy kawę z keksami, przyniesioną przez wyfraczonego lokaja i start z powrotem do Calais.



Zdobywca I-ej nagrody Fritz Morzik, szef pilotażu szkoły lotniczej w Brunświku.



Przewodniczący Komisji Sportowej von Hoeppner i zwycięzca raidu Anglik Broad.

Przyjemnie jest lecieć z tylnym wiatrem. Do Calais zużyliśmy zaledwie godzinę i 6 minut czasu. Ruszamy do Paryża, gdzie lądujemy po niecałych 2 godzinach — o godzinie 17.12.

Do Poitiers nie startujemy odrazu, chcąc na lotnisku w Orly naprawić piękny wężyk od licznika obrotów i dostać od przedstawicieli firmy Salmson dyszę do karburatora, aby nareszcie nie mieć kłopotu z zakopconemi świecami, jednak straciliśmy tylko czas napróżno. W Paryżu obsługa i organizacja jest fatalna, a „przedstawiciele" firm umieją tylko brać na piwo. W rezultacie dano nam parę świec zużytych, z zapewnieniem, że pracowały tylko po 1 godzinie.

Następnego dnia, po przenocowaniu w brudnym hoteliku w Orly, odbyliśmy tylko dwa etapy: Poitiers i Pau, gdzie nas zatrzymała niepogoda przez całe dwa dni. Pireneje były pokryte chmurami. Maszyny wojskowe wysyłane na zwiady, meldowały, że są nie do przebycia. Irytowało to mocno Płonczyńskiego; tembardziej, że dochodziły nas wieści, jakoby czołowa grupa już opuszczała Hiszpanję, zaś Broad nocował podobno w Lyonie i t. p.





Mono Special Carberry'ego oraz Caudron 193 Arracharta Zdjęcia wykonane podczas przelotu maszyn przez Poznań.



Lotnisko warszawskie udekorowane flagami państw uczestniczących w Challenge'u.

PILOTKI ANGIELSKIE





Pierwszy zawodnik w Warszawie—Niemiec Poss na Klemmie. Przechodzi komisarz sportowy etapu warszawskiego, kpt. pil. Beseljak.



Charakterystyczny wyścig do zegara. Mechanik wysiada już podczas rulowania samolotu.



Cel wyścigu — zegar wybijający czas startu i lądowania.



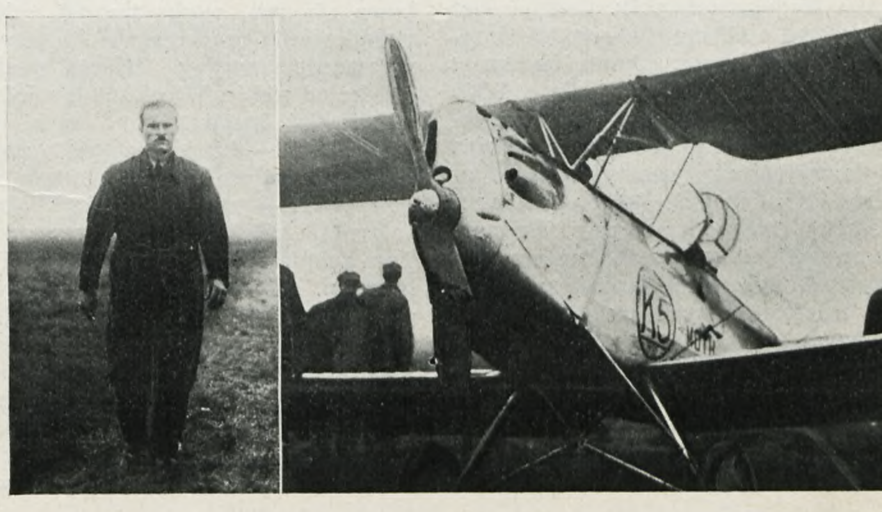
Miss Spooner i lady Bailey.



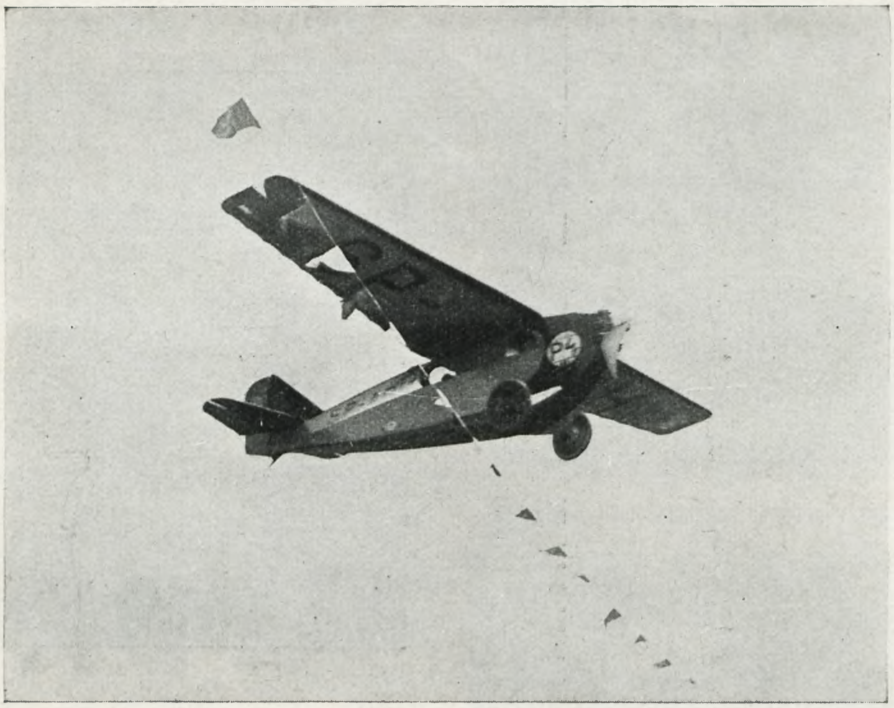
Grupa pań z Aeroklubu Akademickiego oczekująca na lądowanie pierwszych Polaków.



Przylot RWD 2 Płonczyńskiego do Warszawy.



Czołowy zawodnik angielski Butler, który wskutek złamania śmigła przy lądowaniu w Poznaniu (widoczne na zdjęciu) został zdyskwalifikowany.



Kpt. Więckowski podczas próby startu.

Nareszcie, 25 lipca, chmury ustąpiły. Pogoda cudowna, słońce. Startujemy. Płonczyński nabiera wysokości i powoli zbliżamy się do łańcucha Pirenejów, które z Pau wydają się ścianą nie do przebycia. Widok wspaniały i groźny zarazem. Wierzchołki pokryte śniegiem, skaliste, poszarpane i oślepiająco jasne od słońca. Kierujemy się pomiędzy dwa wysokie szczyty — wysokość lotu 2.400 metrów. Pod nami przesuwają się łańcuchy gór, pokrytych gęstym lasem, w dole rzeka, tor kolejowy znikający w tunelu i maleńkie domki. W dolinach leży cień. Szczyty zbliżają się. Przechodzimy między niemi przełęczą, przesuwając się ponad paroma skalnemi grzebieniami, gdzie nas rozgrzane na oświetlonych zboczach powietrze winduje w górę. Widok niezwykły. Grzbiet jest pod nami o 50 metrów—widać świetnie głazy i poszarpane zbocza, a równocześnie daleko w dole o 1.500 metrów dolinę. Mijamy szczyty, lecąc stale poniżej ich wierzchołków. Z lewej strony pozostaje szczyt ostro zakończony, leżący w cieniu słońca (wschód z lewej strony), z prawej szczyt płasko ucięty, pokryty śniegiem i oślepiająco jasny. Po minięciu owych szczytów, teren zaczyna stopniowo opadać — jesteśmy po stronie hiszpańskiej. Natrafiamy na szeroką rzekę o kolorze zielono-turkusowym — jest to Ebro. Niedaleko widać Saragossę. Zdaleka lśnią minarety.

Zamieszanie, kurz. Hiszpanie źle rozumieją po francusku. Korowody z napełnieniem zbiorników, ostatecznie start do Madrytu. W 20 minut po starcie widzimy w dole nieuszkodzoną maszynę por. Żwirki. Przymusowe lądowanie. Dopiero w Berlinie dowiedzieliśmy się o rodzaju defektu. Do Madrytu dostaliśmy się po 2 i pół godzinach lotu nad krajem górzystym, skalistym, nagim, bezdrzewnym, jednym słowem pustynią. Hiszpanja, z góry oglądana, robi wrażenie krainy wymarłej, spalonej słońcem, niesłychanie ubogiej i ledwie gdzieniegdzie uprawnej. A przytem miejsc do lądowania bardzo mało.

W Madrycie zabawiliśmy nieco dłużej, aby się pożywić, pozatem start do Sevilli. Ten odcinek — jeden z większych, bo 382 km — przebywa się jak „suche morze", gdzie wylądowanie przymusowe—to pewne połamanie maszyny. Miasta bardzo daleko od siebie. Wioski 60 km jedna od drugiej, lasów niema, rzeki powysychane — krajobraz księżycowy. W Sewilli zabawiliśmy tylko tyle, ile potrzeba i — zpowrotem do Madrytu, gdzie zatrzymaliśmy się na noc. Tam zaopiekowali się nami dwaj Polacy: p. Choszowski, pilot emerytowany i p. Apenceler, również pilot, utalentowany artysta malarz. Obaj włóczą się po Europie własnym samochodem, jeden dla studjów krajoznawczych, drugi dla malarskich. Dzień spędzony był pracowicie. Pierwszy to raz od rozpoczęcia rajdu Płonczyński był trochę zadowolony, bowiem zrobiliśmy 1232 km.

Od tego dnia zaczyna się pogoń za kilometrami. Na drugi dzień etapy: Madryt — Saragossa — Barcelona — Nim — Lyon — Lozanna — razem 1253 km. Doganiamy tam już trzeci raz miss Spooner (raz w Pau, drugi w Madrycie).

Z Barcelony do Nim 150 km nad morzem Śródziemnem. Po przenocowaniu w Lozannie znowu etapy: Berno — Monachjum — Wiedeń — Praga — Wrocław — Poznań. W tym dniu 1386 km. Znowu doganiamy miss Spooner i nareszcie Bajana, którego gonimy od Pau. W Wiedniu musieliśmy kupić komplet świec Boscha, na czem świetnie wyszliśmy. Do Berlina już do świec nie zaglądaliśmy.

Nareszcie dnia 28-go lipca startujemy do Warszawy przed resztą zawodników, których mgła w Poznaniu zatrzymała. Płonczyński jest w naszej komunikacji lotniczej znanym specjalistą od mgły, toteż w Warszawie byliśmy z Polaków pierwsi. Ku wielkiej irytacji Płonczyńskiego noszono go na rękach, wtykano kwiaty, całowano, ściskano, podrzucano i maglowano na wszystkie boki. Mnie się też dostało niezgorzej. Ostatecznie obdarzeni czekoladą, kwiatami i t. d., wydostaliśmy się do Królewca, skąd przez Gdańsk tego samego dnia o godz. 19.08 stanęliśmy w Berlinie.

Ostatni etap był bardzo denerwujący. W miarę zbliżania się do Berlina rósł niepokój, aby tylko silnik wytrzymał. Nareszcie Berlin — Tempelhof. Płonczyński zniża lot, przechodzi nad lotniskiem i po opisaniu rundy ląduje — nareszcie! Miłe uczucie, że już; duża wdzięczność, że silnik, który uważaliśmy za prawie żywą i przyjazną istotę, wytrzymał. Nic też dziwnego, że Płonczyński bukietem, który otrzymał od przedstawicieli poselstwa, przyozdobił silnik.

Podobno grali hymn polski podczas naszego lądowania, ale my nie słyszeliśmy tego. Widać było dużo rąk bijących oklaski, gratulujące Niemców. Dowiedzieliśmy się, że jesteśmy pierwszymi z Polaków w Berlinie, bo nieborak Bajan utknął za Gdańskiem „z powodu — silnik". A potem — potem nastąpił konkurs, na którym dostaliśmy na punktach technicznych i nietechnicznych sromotnie w skórę, ale o tem w następnym numerze.

(Dok. nastąpi). *Władysław Korbel*

PRZED III-IM KRAJOWYM KONKURSEM AWIONETEK

Czeka nas nowa gorączka. Zbliża się termin krajowego konkursu awionetek. Początkowo projektowana data rozpoczęcia raidu — 3 września została zmieniona. Konkurs rozpocznie się o trzy tygodnie później, t. j. w dn. 24 września i potrwa kilkanaście dni.

Wobec udziału maszyn polskich w Challenge'u, wartość i popularność konkursu krajowego zmalała. O wiele mniejsze jest również znaczenie sportowe konkursu, o czem będziemy mogli przekonać się za chwilę. Śledziliśmy niedawno loty naszych pilotów nad Pirenejami, czy La Manchem, może więc już z mniejszem napięciem podążać będziemy za naszymi lotnikami po równinach Polski. Mimo to, raid —, jako pierwsza tego rodzaju impreza w Polsce, przeprowadzona na szeroką skalę, będzie miał olbrzymie znaczenie techniczne i propagandowe. Lądowanie aż w 19 miastach, po całym terenie Rzeczypospolitej, pozwoli naszej prowincji, która dotychczas oglądała tylko samoloty wojskowe i komunikacyjne, sprawdzić naocznie wielki rozwój polskiego lotnictwa sportowego. Aczkolwiek warunki konkursu krajowego są o wiele łagodniejsze, co zresztą jest zupełnie zrozumiałe, nie zapominajmy, że są trudne. Bądź cobądź raid wyniesie 3½ tys. km, t. j. prawie połowę drogi challenge'owej i tyle, ile Lot Okrężny nad Italją.

Konkurs ma postawione jako cel główny wskazanie z pośród dotychczas zbudowanych w kraju awionetek, samolotu praktycznego, któryby mógł być zastosowany przez nasze kluby i wogóle lotnictwo sportowe i turystyczne.

Regulamin konkursu, w najogólniejszem ujęciu, jest następjujący*):

*) Przypominamy i interpretujemy tekst ogłoszony w Nr. 3 „Młodego Lotnika" z r. b.



Udział mogą brać tylko awionetki krajowe. Uczestnictwo pozakonkursowe jest niedopuszczalne. Awionetki dzieli się na dwie grupy. Do pierwszej należą conajmniej dwumiejscowe o wadze do 400 kg i jednomiejscowe o wadze 200 — 300 kg (t. j. I-a i III-a kat. wg. podziału F. A. I.); do drugiej grupy zaliczają się awjonetki klasyfikowane przez F. A. I. jako kat. II-a i IV-a, t. j. conajmniej dwumiejscowe o wadze do 280 kg i jednomijscowe do 200 kg W przeciwieństwie do konkursu międzynarodowego, klasyfikacja będzie dla obu grup osobna.

Dla każdej grupy przewiduje się cztery zasadnicze nagrody pieniężne, wyznaczone przez organizatora konkursu — L. O. P. P., a mianowicie: I — 6 tys., II — 4 tys., III — 3 tys. i IV — 2 tys. zł. Poza temi są nagrody specjalne, o czem w kronice.

Zawody rozpadają się na dwa działy: A. Wyczyny sportowe i B. Kontrolę przydatności awjonetki.

Do wyczynu A zalicza się:

a) próbę krótkiego startu — maksymalną ilość punktów — 60,
b) lot na wysokość — 100,
c) próbę szybkości w obwodzie zamkniętym — 600,
d) lot okrężny — 400.

Na kontrolę przydatności awjonetki składa się:

a) ustalenie walorów technicznych, za co można uzyskać maksymalnie punktów 100,
b) ustalenie wyekwipowania — 200 punktów, oraz
c) próbę demontażu — 40.

Próby sportowe poprzedzają techniczne. Ukończenie pierwszych (z wyjątkiem raidu) warunkuje udział w drugich. Ogólna ilość punktów 1500, z czego za „wyczyny sportowe" uzyskać można 1160, zaś za „przydatność" — 340.

Z powyższego zestawienia widać wyraźnie duże różnice między konkursem krajowym a challenge'm tak w podziale, jak i punktowaniu poszczególnych prób. Raid, grający dominującą rolę w konkursie międzynarodowym, w zawodach krajowych będzie próbą podrzędną, za którą można zyskać zaledwie ¼-tą część ogólnej ilości punktów, przyczem nie wymaga się ukończenia jego. W challenge'u za raid można było otrzymać 270 punktów na ogólną ilość

500, przyczem była to próba eliminacyjna. Zupełnie inny jest także sposób punktowania raidu krajowego, jeszcze bardziej świadczący o niezmiernie nikłej roli raidu w konkursie i o ignorowaniu regularności lotu. Trasę dzieli się na 6 etapów dziennych (na mapie oznaczają ich granice większe koła), przyznając punkty zależnie od ilości wykonanych odcinków raidu. Tak więc, jeśli zawodnik przeleci tylko 1 etap dzienny daje mu się 20 punktów, za 2 — 50, za 3 — 90, za 4 — 150 i t. d., wreszcie za wszystkie 6, t. j. jeśli zawodnik ukończy cały raid, otrzymuje 400 punktów, bez względu na szybkość i regularność lotu (Ilość punktów karnych za nocowanie poza lotniskiem jest taka mała, że można wogóle o regularności nie wspominać).

Również odmienna jest ocena walorów technicznych. Uderza zwłaszcza bardzo słabe nagradzanie ważnej zalety praktycznej samolotu, jaką jest składanie skrzydeł.

Wczuwając się w regulamin, dochodzimy do następujących wniosków: Konkurs krajowy jest zawodami maszyn, nie pilotów. Ich rola w konkursie będzie stosunkowo niewielka. Konstrukcja samolotu decyduje od początku do końca. Wobec klasyfikacji według kategoryj, samoloty zaliczane do grupy lżejszych (RWD 1 i RWD 2) mają bardzo duże szanse do nagród. Regulamin szykowany był za oględnie i za pesymistycznie. Obecny stan, zwłaszcza dzięki próbie challenge'owej, pozwoliłby na warunki ostrzejsze.

Jednak konkurs będzie bardzo ciekawą próbą dla naszych konstruktorów i, mając na celu wskazanie awjonetki użytkownej, której sport lotniczy oddawna oczekuje, będzie zawodami niezmiernie pożytecznemi.

LOT MAŁEJ ENTENTY I POLSKI 1930

Zapoczątkowane w roku 1927 przez Aeroklub Królestwa Jugosławji zawody wojskowo-lotnicze p. n. „Lot Małej Ententy i Polski" organizuje w roku bieżącym poraz pierwszy Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Jeden z pierwszych artykułów regulaminu zasadniczego określa, iż Lot M. E. i P. ma na celu utrzymanie przyjaznego kontaktu między aeroklubami państw M. E. i P. oraz wykazanie w szlachetnem współzawodnictwie sprawności lotniczo-wojskowej uczestniczących załóg. Idea ta, zainicjowana w roku 1927 przez Jugosławję, została podtrzymana, bowiem Lot M. E. i P. wchodzi odtąd corocznie do kalendarza imprez lotniczych. Organizacją tych zawodów zajmują się aerokluby zainteresowanych państw w następującej kolejności: Jugosławji, Czechosłowacji, Rumunji i Polski. Polska w zawodach tych stale uczestniczy, przyczem w roku 1927 zajęliśmy drugie miejsce. W latach następnych mniej się nam powiodło, zajmowaliśmy bowiem 8-e i 9-e miejsca. Na wynik taki byliśmy zresztą przygotowani, bowiem, gdy Polska brała udział na zwykłych, posiadanych u siebie, samolotach seryjnych, inne państwa wystawiały specjalnie dla lotu tego zamówione zagranicą samoloty raidowe. Udział więc Polski podyktowany był raczej utrzymaniem tradycji zawodów.

Na tegoroczny Lot M. E. i P. wy-

Nr. zawodnika	PILOT	OBSERWATOR	Typ samolotu	Typ silnika
	EKIPA JUGOSŁAWJI			
1	kpt. Jerolim Novak	por. Milan Mandrasević	Bréguet 19	Hispano-Suiza 650 MK
2	„ Dragutin Rubsić	„ Nikola Mikec	„ „	„ „ „ „
3	„ Hinko Hubl	„ Dragutin Dolanski	„ „	„ „ „ „
4	„ Zlatko Sintić	kpt. Kamilo Lukanović	„ „	„ „ „ „
5	„ Sinisa Nikolić	ppor. Dobrivoje Popović	„ „	„ „ „ „
6	sierż. Ivan Pavelić	por. Obren Milovanović	„ „	„ „ „ „
	EKIPA CZECHOSŁOWACJI			
7	ppłk. Alojzy Vicherek	por. F. Deutsch	Smolik 316	„ „ 600 „
8	mjr. F. Kleps	„ Paweł Frank	„ 416	„ „ 650 „
9	„ Karol Mareś	mjr. Gustaw Benesch	Avia 42	Asso (Isotta Fr.) 800 MK
10	por. V. Langer	por. O. Sekyra	Smolik 33	„ „ „ „
11	„ Jerzy Tresl	„ F. Paukert	„ 316	Hispano-Suiza 600 MK
12	chor. V. Svozil	kpt. Jan Ambruz	Avia 42	Asso 800 MK
	EKIPA RUMUNJI			
13	kpt. N. Opris	mjr. Gh. Marinescu	Bréguet 19	Hispano-Suiza 650 MK
14	mjr. Tr. Burduloin	kpt. Gh. Jacobescu	„ „	„ „ „ „
15	kpt. C. Tanasescu	„ St. Cantemir	„ „	„ „ „ „
16	„ Ath. Rotaru	„ Garleanu	„ „	„ „ „ „
17	por. M. Oprisan	„ Al. Sahini	„ „	„ „ „ „
18	kpt. Tr. Paclea	„ M. Stefanescu	„ „	„ „ „ „
	EKIPA POLSKI			
19	kpt. Witold Rutkowski	por. Zygmunt Zbrowski	Lublin R. VIII	Lorraine-Dietrich 600 MK
20	por. Stefan Massalski	ppor. Feliks Misiewicz	„ „ „	Hispano-Suiza 600 MK
21	„ Eugenjusz Wyrwicki	„ Piort Pajer	„ „ „	„ „ „ „
22	kpt. Leopold Pamuła	por. Walenty Azarewicz	„ „ „	„ „ „ „
23	por. Henryk Skrzypiński	„ Jan Jankowski	„ „ „	Lor. Dietrich 600 MK
24	„ Franciszek Witakowski	„ Franciszek Farlik	Potez XXV	„ „ 450 „

stawia Polska, jak wykazuje powyższa tabela, ekipę wyposażoną prawie całkowicie (z wyjątkiem jednego) w samoloty polskie, zbudowane w lubelskiej fabryce samolotów według projektu inż. Rudlickiego.

Przebieg więc tegorocznego konkursu będzie dla nas wielce interesującą próbą, bowiem wykaże, w jakim stopniu możemy już współzawodniczyć z własnemi samolotami wojskowemi.

Wszystkie samoloty, zgłoszone do tegorocznego Lotu M. E. i P., muszą się stawić w Warszawie najpóźniej 23 sierpnia.

Regulamin przewiduje następujące próby:

1) Przelot wzdłuż trasy przedstawionej na załączonej mapce.

Trasa ta, wynosząca 3.923,9 km., przebyta być musi w ciągu dwóch dni, t. j. 27-go i 28-go sierpnia. W pierwszym dniu obowiązani są zawodnicy pokonać etap: Warszawa — Białogród. Start z Warszawy odbędzie się z lotniska na Okęciu o godz. 1-ej w nocy. Poraz pierwszy wprowadza się do Lotu M. E. i P. przelot nocny. Końcowe lądowanie w drugim dniu odbędzie się na lotnisku mokotowskiem. Lotniska Lwów i Zagreb w pierwszym dniu, oraz Jassy i Poznań w drugim dniu lotu nie są lądowiskami obowiązkowemi, stanowią natomiast punkty kontrolne przelotu. W czasie przelotu nad temi lotniskami, zawodnicy obowiązani są zrzucić meldunek ciężarkowy, wydany im na poprzedzającem lotnisku przez Komisję Sportową.

Z przelotu na trasie obliczona zostanie szybkość średnia, za którą maksymalnie osiągalna ilość punktów wynosi 650.

2) Lot na wysokości 5.000 m, który podjęty być musi na trasie Lwów —Poznań — Warszawa. Jest to próba, którą wprowadza się poraz pierwszy. Pod uwagę brany będzie czas, spędzony na tej wysokości i to tylko w czasie od chwili startu do 90-ej minuty. Na próbę tę przeznacza się maks. 150 punktów.

3) Lot na wysokość z obciążeniem, polegający na osiągnięciu możliwie dużej wysokości w czasie 30 minut z ciężarem użytecznym niemniej, jak 450 kg.

Do próby tej stawać mogą tylko ci zawodnicy, którzy ukończą przelot. Maksymalna ilość punktów, osiągalnych w tej próbie: 100.

4) Start na polowem lotnisku, polegający na osiągnięciu możliwie dużej wysokości w odległości 200 m. od miejsca startu. Lotnisko polowe oznaczać będzie pas o długości 200 m. Próba ta odbędzie się jednocześnie z poprzednią, czyli, że jako start na polowem lotnisku uważany będzie start do lotu na wysokość z obciążeniem.

Na próbę tę przeznacza się maks. 100 punktów.

Na zawody wyznaczone są następujące nagrody: 1) Dwie nagrody honorowe, dla dwóch ekip uzyskujących najlepsze wyniki ogólne. Nagrody te zdobywają Aerokluby danych państw. 2) Pieniężne dla załóg w wysokości 28.000 złotych.

Ekipa polska wybrana została drogą zawodów eliminacyjnych, jakie odbyły się między poszczególnemi pułkami lotniczemi.

OTWARCIE LOTNISKA TURYSTYCZNEGO W NOWYM TARGU I PODHALAŃSKI ZLOT AWIONETEK

Dzień 3 sierpnia przyniósł lotnictwu polskiemu nową placówkę. Jest nią lotnisko turystyczne u stóp polskich Tatr, na Podhalu, w malowniczem otoczeniu naszych skarbów przyrody. Powstało ono dzięki staraniom Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, zgodnie z programem Komisji Porozumiewawczej L. O. P. P. komitetów wojewódzkich: krakowskiego, śląskiego i kieleckiego. W dniu 3 sierpnia odbyło się w stolicy Podhala, w Nowym Targu, uroczyste poświęcenie i prowizoryczne otwarcie tego pierwszego polskiego lotniska turystycznego.

Na rzecz powyższego lotniska ofiarowała gmina miasta Nowego Targu przepiękny grunt o obszarze 60 morgów i zbudowała 2 kilometry pierwszorzędnej szosy dojazdowej. Cały teren lotniskowy został zniwelowany, doprowadzono telefon; do wykonania pozostaje jeszcze budowa stałego hangaru, stacji benzynowej i meteorologicznej. Obok lotniska, w odległości pół kilometra, znajdują się baraki wojskowe, które w przyszłości służyć mogą jako pomieszczenie obozu lotniczego.

Lotnisko odległe jest o 20 kilometrów od Zakopanego i 3 kilometry od stacji kolejowej Nowy Targ.

Uroczystość rozpoczęła się o godz. 9-ej. Pierwszym, a zarazem najciekawszym jej punktem był „Zlot Podhalański Awionetek". Regulamin Zlotu, zamieszczony na końcu numeru, przewidywał 3 nagrody za największą ilość regularnie przebytych kilometrów, odbytych lotem w ciągu dni 1, 2 i 3 sierpnia do godz. 10-ej, przyczem lądowanie odbyć się miało w Nowym Targu między godz. 9-tą a 10-tą rano.

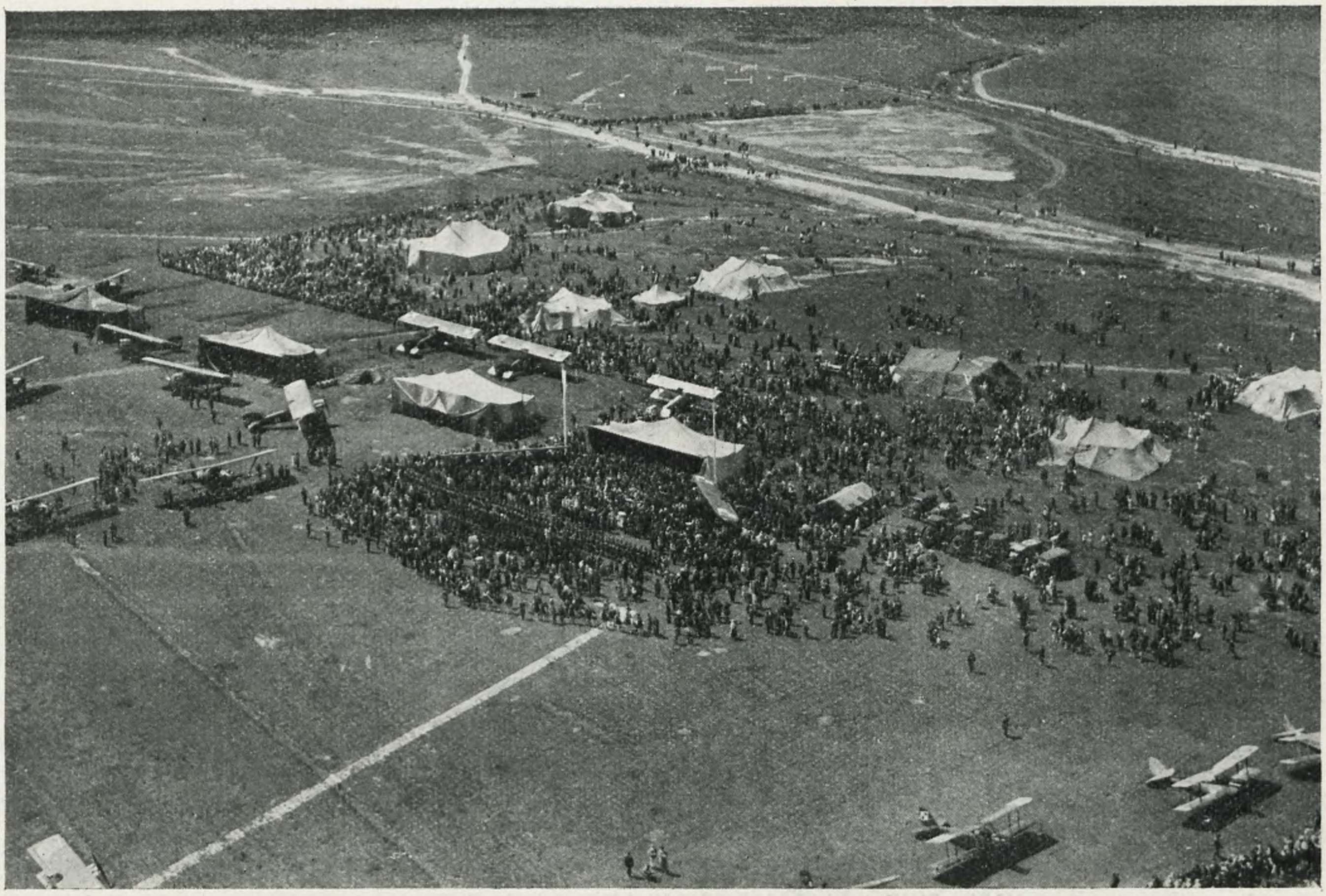
Jak z powyższego widać Zlot miał charakter wybitnie turystyczny i jako taki był traktowany.

Organizatorzy zdawali sobie sprawę z trudności, na jakie napotykało zorganizowanie tej imprezy sportowej i liczyli się z dość słabem obesłaniem zawodów ze względu na równocześnie trwające międzynarodowe zawody.

Mimo to w ramach zlotu zobaczyliśmy 5 awionetek, a mianowicie: 3 Moth'y, awionetkę sierż. Działowskiego DKD 3 (jednomiejscowa), oraz awionetkę A. A. K. konstr. Sidy.

Jako pierwsza wylądowała o godzinie 9 min. 19 awionetka typu Moth z silnikiem Gipsy 90 KM, pilotowana przez dyr. L. L. Lot., inż. Makowskiego, prezesa Rady Klubów. Dyrektorowi Makowskiemu towarzyszył inż. Filipowicz, naczelnik Wydziału Lotn. Cyw. O godz. 9-ej min. 21 przybył hr. Skórzewski z A. A. W. na Moth'cie z silnikiem Gipsy, o godzinie 9 min. 25 prezes A. A. W. kpt. dr. Halewski z por. Kulzą (Stoł. Klub Lotn.) również na Moth'ie z silnikiem Cirrus 60—80 KM., wreszcie o godz. 9 min. 25 wylądował sierż. St. Działowski na DKD 3. Nadto przybyli w przepisanym terminie: dr. Piotrowski z p. Lidwinówną (A.A.K.) na Hanriot'cie oraz p. J. Sido z p. Pacułą na awionetce swojej konstrukcji — S. 1.

Komisja Sportowa przyznała I-szą nagrodę (figura z bronzu) kpt. dr. Halewskiemu za 896 km przebytych na trasie: Warszawa — Łódź — Poznań — Toruń — Łódź — Kraków — Nowy Targ. II-gą nagrodę (puhar) otrzymał hr. Skórzewski za 520 km przebytych na trasie: Zbąszyn — Katowice — Kraków — Nowy Targ. III-cią (figura z bronzu) otrzymał dyr. Makowski za 388 km przeby-



Ogólny widok lotniska nowotarskiego podczas uroczystości.

tych na trasie: Warszawa — Nowy Targ. Inni zawodnicy, którzy przebyli tylko trasę Kraków — Nowy Targ, przyczem sierż. pil. Działowski dokonał przelotu do Katowic, otrzymali pamiątkowe plakiety z widokiem samolotu na tle Tatr z inicjałami L. O. P. P. i Aeroklubu Akademickiego w Krakowie.

Po zlocie odbyło się nabożeństwo i poświęcenie lotniska wraz z przemówieniami przedstawicieli władz i licznych organizacyj, reprezentowanych na uroczystości.

Po poświęceniu latały trójki Spadów wykonując akrobacje zespołowe i indywidualne. Następnie latały awionetki oraz odbywały się loty pasażerskie na Junkersach.

Ilość obecnej publiczności obliczano na 10.000, co jest dowodem popularności lotnictwa na Podhalu.

Podczas. lotów awionetek ogólne zainteresowanie wzbudził płatowiec konstrukcji p. Sidy z A. A. K., na którym wykonał loty pokazowe konstruktor oraz pilot Bargiel, robiąc również akrobację. Awionetka ta, z silnikiem Cirrus Mark III, 80 KM., wykazała pierwszorzędne właściwości. Krótki start, dobre wznoszenie i łatwość pilotażu wróżą możność wykorzystywania jej przez nasze kluby lotnicze dla celów sportowo - turystycznych.

Jak widzimy, kluby, dopingowane potrzebami, zdolne są do pracy twórczej; wyniki konstrukcyjne, osiągane w naszych kołach klubowych, dają pierwszorzędne typy płatowców.

Należy się wielkie uznanie Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie, który poza wielkim sukcesem, zdobytym przez zbudowanie nowej, udanej awionetki p. Sido, zdołał wraz z komitetami L. O. P. P. na terenie województwa krakowskiego stworzyć nową, czysto sportową imprezę lotniczą, jaką był obecnie Zlot podhalański awionetek.



Awionetka S 1 *(opis na str. 21).*

REKORDOWY LOT TURYSTYCZNY ITALJA — JAPONJA

Raid Italja — Japonja, dokonany przez pilota Francis Lombardi i mechanika Capannini, jest jednym z najpiękniejszych przelotów, uskutecznionych tego roku. Zasługuje on na specjalną uwagę, jako dokonany na awionetce, przy dużych średnich etapach dziennych. Najlepszemi średniemi wynikami dziennemi mógł się pochwalić dotąd lotnik Bert Hinkler podczas przelotu Londyn — Australja w roku 1928, kiedy to osiągnął średnio po 1050 km dziennie; Lombardi przelatywał po 1120 km. Wyleciał on z Vercelli dnia 13 lipca o godz. 4-ej (czas środkowo-europejski) przybywając do Tokjo dn. 22-go o godz. 19-ej (czas tamtejszy, wcześniejszy od czasu w Italji o 8 godzin). Liczbowo ilość dni zużytych na przelot wynosi 10, lecz czas efektywnie zużyty na lot Vercelli—Tokjo stanowi dziewięć dni i siedem godzin.

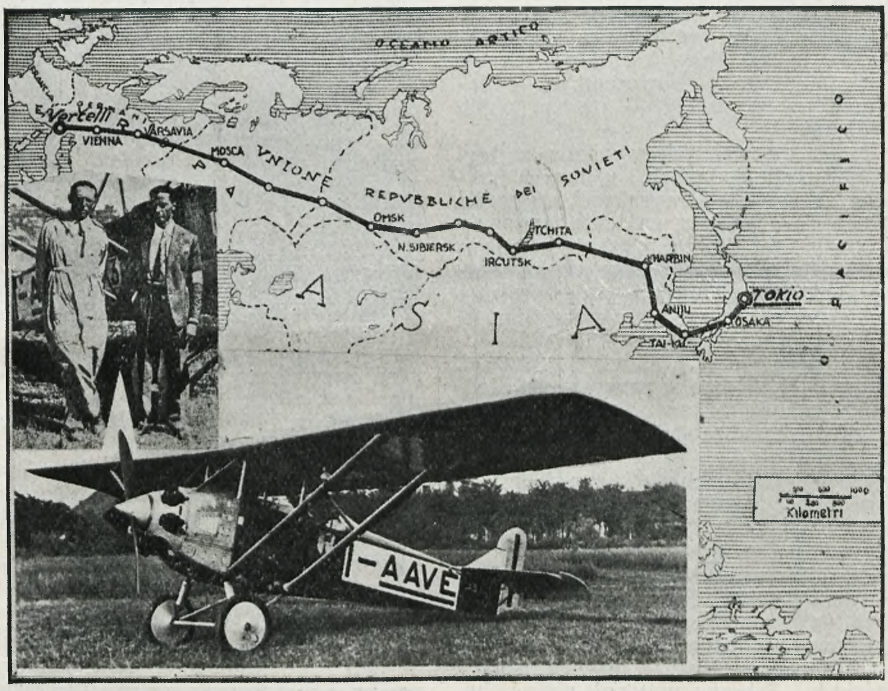
Raid był wielce utrudniony przez deszcze i burze, panujące w Europie i na Korei, gdzie nawet lotnicy zmuszeni byli do przenocowania z powodu złej pogody. Gdyby nie te przeszkody, przelot trwałby zaledwie siedem dni.

Raid można podzielić na dwie części: z Vercelli do Irkucka i z Irkucka do Tokjo.

Ta druga część przelotu była najtrudniejsza z powodu braku lądowisk, błot i stepów, oraz gór Zabajkalskich, Mandżurskich i Koreańskich. Nad łańcuchem gór Kingan w Mandżurji lot odbywał się na wysokości przeszło 2,000 metrów.

Poniższa tabela przedstawia przebieg lotu:

13 lipca	Vercelli-Wiedeń .	790
14 lipca	Wiedeń-Warszawa .	580
15 lipca	Warszawa-Smoleńsk (800) i Smoleńsk - Moskwa (400)	1200
16 lipca	Moskwa - Kazań (760) i Kazań-Swierdłowsk (720)	1480
17 lipca	Swierdłowsk - Omsk (840) i Omsk-Nowo-Sybirsk (630)	1370
18 lipca	Nowo-Sybirsk - Niżnie - Udinsk (420), Niżnie-Udinsk - Irkuck (460), Irkuck - Wierchnie - Udinsk (280)	1810
19 lipca	Wierchnie-Udinsk-Czyta (450), Czyta-Charbin (1200)	1650
20 lipca	Charbin - Mukden (850)	850
21 lipca	Mukden - Kejio .	370
22 lipca	Kejio - Hiroshima (700) i Hiroshima - Tokio (700)	1400
	Ogółem km	11600



Samolotem, który użyli Lombardi i Capannini, jest seryjny płatowiec turystyczny Fiat „A. S. 1". Została w nim jedynie nieco zmodyfikowana maska motoru, aby osiągnąć większą szybkość. Nadto dobudowano dwa dodatkowe zbiorniki.

Użyto silnik „Fiat A. 50" 95-konny, dający maximum 1600 obrotów.

Również wyekwipowanie jest całkowicie krajowej produkcji.

WOJSKOWE ZAWODY LOTNICTWA ANGIELSKIEGO

Dnia 28 czerwca odbyły się w Hendon doroczne wielkie zawody wojskowego lotnictwa angielskiego. Dzięki sprzyjającej pogodzie i ogólnemu zainteresowaniu lotnictwem w Anglji, udział publiczności był olbrzymi: sprzedano przeszło 160.000 biletów wejścia i zagarażowano 12.000 samochodów w parku Hendon. Program zawodów obejmował akrobacje lotnicze, skoki ze spadochronem, manewry wojskowe i pokazy nowych typów samolotów.

Piloci myśliwcy angielscy znani są w całym świecie z doskonałego opanowania wszelkich figur akrobatycznych. To też ich popisy wzbudziły szczery podziw zarówno emocjonujących się sportem ich rodaków, jak i licznych gości zagranicznych. Jednak tylko lotnicy mogli, jako fachowcy, ocenić należycie całą finezję wykonywanych loopingów, beczek, glisad, wirażów i t. d. Szerokiej publiczności zaimponowały natomiast loty grupowe i pojedyńcze na plecach, oraz trójki myśliwskie, połączone elastycznemi linkami i wykonywujące razem skomplikowane ewolucje, oraz looping i inne figury akrobacji.

W czasie tych zawodów publiczność po raz pierwszy w Anglji miała sposobność zapoznania się z najnowszemi zdobyczami w dziedzinie konstrukcji lotniczych, które dotąd stanowiły tajemnice rządowe lub fabryczne. Ta część pokazów stanowiła chyba najciekawszą dla fachowców atrakcję. Niemal wszystkie prototypy wykazały bardzo wysoką klasę pod każdym względem. Ich zwrotność, szybkość pozioma i wznoszenia się ich piękna linja, są rzeczywiście ostatnim wyrazem techniki brytyjskiego przemysłu lotniczego.

Każdy z prototypów kolejno startujących pokazywany był w jednakowy sposób: po przejściu na małej wysokości przed lożą królewską, samolot wzbijał się w górę niemal pionowo, wyzyskując możliwie największy kąt wznoszenia się.

Z pomiędzy licznych prototypów biorących udział w pokazie wyróżnić należy samolot Hawker-Hornet. Jest to obecnie najszybszy samolot wojskowy świata. Jego szybkość pozioma wynosi 320 km/godz. Czas wznoszenia się na 6.000 m — 12 minut.

Manewry wojskowe miały znaczenie specjalne wobec ciągle jeszcze trwają-

cych zamieszek w Indjach Brytyjskich, dla których uśmierzenia dowództwo sił zbrojnych — jak wiadomo — skoncentrowało wielkie jednostki lotnicze w Iraku i na północno-zachodniej granicy kolonjalnej Indyj. Zadaniem manewrujących eskadr było wykazanie zalet bojowych lotnictwa angielskiego w warunkach walk przeciw powstańcom. W tym celu wybudowano w okolicach Hendon wieś hinduską, a wywadowcze samoloty udały się na rekonesans nad jej chaty. Rzecz prosta, srogie hindusy (podbechtane przez bolszewików), zaczęły ostrzeliwać ciekawych angielskich obserwatorów. Wówczas pokazano publiczności najpewniejszy środek na uspokojenie dominjów: eskadra niszczycielska rozpoczęła swoje dzieło...

Dalej nastąpił pokaz walki z piratami, usiłującymi ratować się ucieczką na samolotach, a wreszcie bardzo cekawy pokaz nowozastosowanego przyrządu do zrzucania na ziemię i podejmowania na samolot meldunków sytuacyjnych. Przyrząd ten — bardzo prosty w swej zasadzie działania — stosowany jest zamiast łączności radjowej z ziemią w warunkach bojowych.

LOTY DOŚWIADCZALNE ORAZ RAIDY LOTNICTWA SOWIECKIEGO W R. 1930

Rosja sowiecka usilnie trenuje swoje lotnictwo wojskowe i sportowe, jednocześnie robiąc dużo lotów doświadczalnych na maszynach nowych konstrukcyj wyprodukowanych w kraju.

Wojskowa flota powietrzna oraz „Główna Inspekcja Lotnictwa Cywilnego" latem r. b. urządzają następujące przeloty:

1) Długodystansowy lot okrężny na trasie Moskwa—Orenburg — Taszkient— Alma-ata — Siemipałatinsk — Nowosybirsk — Swierdłowsk — Moskwa.

Trasa ta wynosi przeszło 7.500 km i ma być przebyta na 10-osobowym samolocie K 5 konstrukcji sowieckiego inżyniera Kalinina z silnikiem Jupiter lub Hornet 420 — 450 MK. Ostatnio na samolocie tym dokonano przelotu Charków — Moskwa, podczas którego wykazał on dane, nieustępujące zagranicznym. Samolot ten ma zastąpić używane dotychczas na linjach komunikacyjnych ZSSR konstrukcje zagraniczne.

2) Przelot na trasie Moskwa—Swierdłowsk — Irkuck i zpowrotem — razem około 8.000 km. Na trasie tej odbędzie się próba szybkości samolotów: K 5 i A N T 9, (A N T 9 jest to 12-osobowy, całkowicie metalowy samolot z trzema silnikami Titan po 230 MK., konstrukcji sow. inż. A. N. Tupolewa. Samolot ten również będzie wprowadzony na dłuższych linjach komunikacyjnych ZSSR).

3) Gwiaździsty lot awionetek sowieckich z Moskwy oraz przelot Moskwa — Nowosybirsk i zpowrotem celem ustalenia nowego rekordu czasu i długości lotu.

4) Lotnictwo wojskowe wykona kilka kombinowanych przelotów grupowych w składzie eskadr i dyonów.

5) Również szkoły lotnicze wykonują szereg przelotów połączonych z zadaniami i nagrodami dla najlepszych załóg.

Między innemi już odbywa się lot okrężny instruktorów kół lotniczych na trasie Woronież — Nowoczerkask — Stalingrad — Woronież — ogółem około 2.000 km.

Ocena ostatecznych wyników nastąpi po obliczeniu dodatnich i ujemnych punktów za nabieranie wysokości, szybkości (długości), czas lotu, za ściśle trzymanie się trasy, oraz drobne własnoręcznie usuwane defekty Wzdłuż trasy istnieje szereg punktów kontrolnych, gdzie specjalna komisja przestrzega wykonania wspomnianych warunków.

6) Ciekawie przedstawia się również odbywający się przelot naukowo-doświadczalny, urządzony przez Oddział Studjów przy Wojskowo-sanitarnej Akademji (zagadnienia służby wojskowo - lotniczej). Między innymi w przelocie tym bierze udział lekarz Akademji, P. I. Jegorow, i pilot - ekspert, F. G. Fiodorow. Przelot odbywa się na trasie Moskwa — Orenburg — Borysoglebsk — Sewastopol — Odesa — Leningrad — Moskwa — razem około 6.000 km. Podczas lotu będą badane zmiany zachodzące w organiźmie lotnika, będącego w locie w różnych okolicznościach. Zebrany materjał służyć będzie do dalszych studjów nad racjonalnem normowaniem służby lotniczej z punktu widzenia lekarskiego.

Emo.

PRZYGOTOWANIA DO „LOTU OKRĘŻNEGO NAD ITALJĄ"

W bieżącym miesiącu odbędzie się pierwszy Lot Okrężny nad Italją dla samolotów turystycznych. Będzie to jedna z najpiękniejszych manifestacyj lotniczych międzynarodowych, z pośród tych, które odbyły się dotąd w Europie.

Rzym — Rimini	1111,5 km
Rimini — Wenecja	862 „
Wenecja — Turyn	622 „
Turyn — Rzym	900 „

Przewiduje się, iż ze względu na doniosłość zawodów i wysokość nagród, współudział lotników italskich i zagranicznych będzie bardzo liczny. Już do tej chwili jest około czterdziestu zapisanych uczestników, z których paru zagranicznych: Anglików, Belgów, Szwajcarów, Egipcjan, Francuzów. Zapisała się również znana lotniczka angielska, miss Spooner.

Na nagrody została przeznaczona suma 700.000 lirów.

Podajemy poniżej oficjalną listę nagród:

Klasyfikacja ogólna: Nagroda pierwsza (ofiarowana przez dziennik „Popolo d'Italia") 100.000 lirów; druga 50.000; trzecia 25.000; czwarta 12.000; od 5-ej do 10-ej włącznie 7.500 lirów; od 11-ej do 15-ej włącznie 5.000 l.; do 16-ej do 20-ej włącznie 3.500 l., od 21-ej do 25-ej włącznie 2.000 l.

Pozostałe 15.500 lirów zostaną rozdzielone, według uznania kolegjum komisarzy sportowych, wśród tych uczestników, którzy, po przebyciu drugiego etapu, byliby zmuszeni do zaniechania dalszego lotu, naskutek lądowań przymusowych poza lotniskiem i których aparaty doznałyby poważnych uszkodzeń.

Uczestnikom, którzy przebędą całkowitą trasę i nie zostaną włączeni do listy pierwszych dwudziestu pięciu klasyfikowanych, zostanie zwrócone całkowite wpisowe.

Dodatkowo, oprócz nagród wyżej wymienionych, ustanowionych w art. 3 ogólnego regulaminu, zostały utworzone specjalne kategorje nagród pieniężnych. Te nagrody mogą być przyznane niezależnie od nagród osiągniętych ewentualnie w klasyfikacji ogólnej.

Nagrody za etapy: Jest ich trzy, za każde przybycie na etap (Rimini, Wenecja, Turyn, Rzym), i są rozdzielone w następujący sposób:

dla pierwszego przybywającego		l. 20.000
„ drugiego	„	l. 12.000
„ trzeciego	„	l. 6.000

Nagrody dżentelmeńskie: Jako uczestnik — gentleman uważany jest pilot — posiadacz samolotu. Posiadanie to winno być udowodnione urzędowemi dokumentami.

Dla pierwszych trzech zawodników zakwalifikowanych do nagrody dżentelmeńskiej wyznaczone są następujące sumy: 20 tys., 10 tys. i 5 tys. lirów.

Nagrody dla lotniczek: 10 i 5 tys. lirów. Pozatem jest ustanowiona specjalna nagroda w wysokości 2.500 lirów dla wszystkich uczestników, którzy przebędą całkowitą trasę „Lotu Okrężnego nad Italją".

Nagrody dla pilotów rezerwy: Aeroklub Italji wyznaczył ponadto specjalne nagrody dla pilotów rezerwy w następującej wysokości: I — 20 tys., II — 15, III — 7, IV — 4, V — 3 i VI — 2 tys. lirów.

Należy zaznaczyć, iż wszystkie powyższe nagrody można otrzymać niezależnie jedna od drugiej.

OD REDAKCJI:

Pragnąc podać szczegółowe wyniki Międzynarodowego Konkursu Awionetek, zmuszeni byliśmy wydać niniejszy numer z opóźnieniem. Następny zeszyt wyjdzie również nieco później, lecz za to będzie już zawierać sprawozdanie z Lotu południowo - zachodniej Polski, który odbędzie się 7 września.

Z okazji Międzynarodowego Konkursu wydaliśmy nadzwyczajny dodatek, który był kolportowany na lotniskach w Warszawie i Poznaniu w dniach przelotu maszyn konkursowych przez Polskę. Na treść jego, obejmującą 8 stron normalnego formatu, złożyły się następujące artykuły: „Możemy zwyciężyć przegrywając" (art. wstępny). Podstawowe warunki konkursu. Skład ekipy polskiej. Nasi piloci. W Berlinie przed startem. Lista uczestników konkursu. Przewidywania. Wiadomości drobne. Ostatnie wieści o raidzie. — Część materjału powtórzona jest w niniejszym numerze.

AWIONETKA AEROKLUBU AKADEMICKIEGO W KRAKOWIE





S 1 i jej konstruktor p. Józef Sido, absolwent Akad. Górniczej, pilot A. A. K.

Nie zważając na bardzo ciężkie warunki finansowe, w A. A. K. została zbudowana awionetka konstrukcji kolegi Józefa Sido.

Awionetka ta, oblatana dnia 28-go lipca na lotnisku w Krakowie, brała już udział w „Podhalańskim Zlocie Awionetek" i wykazała dużo bardzo dobrych zalet aerodynamicznych i swoistych właściwości technicznych.

Jest to dwumiejscowy jednopłatowiec konstrukcji mieszanej, zaopatrzony w silnik Cirrus M. III 85 KM.

Powierzchnia nośna — 17 m².
Rozpiętość — 11.4 m.
Długość — 7,8 m.
Ciężar własny — 380 kg.
Zapas benzyny na — 5 godz.
Obciążenie na m² — 35 kg/m².
Obciążenie na 1 MK — 6.9 kg/m².

Płat składa się z trzech części: dwu odejmowanych skrzydeł i baldachimu, który stanowi zarazem zbiornik benzyny. Zbiornik wykonany jest z blachy żelaznej, pocynkowanej, grubości 0,75 mm i jest swobodnie osadzony na baldachimie z rur stalowych. Odpinalne części płatowca są konstrukcji drewnianej. Podłużnice skrzynkowe z drzewa sosnowego i sklejki brzozowej 2 mm; odległość żeberek wynosi 35 cm, między niemi znajdują się żeberka pomocnicze (ślepe). Krawędź natarcia jest okryta sklejką dla zachowania formy profilu. Profil ku końcowi zmienny, niterpolowany między profilem francuskim 74 St. AE. i Göttingenowskim 398.

Skrzydła podtrzymują V-owy zastrzał, chwytający jeden węzeł kadłuba. Takie rozwiązanie zostało podyktowane wymaganiem łatwego demontażu skrzydła. Sztywność zamocowania osiągnięto przy pomocy linki podtrzymującej skrzydło i uchwyconej do łoża silnikowego.

Kadłub jest spawany autogenem z rurek stalowych o średnicy 22 i 20 mm.

Łożysko silnikowe skombinowane jest dla silnika Cirrus z rurek stalowych. Łatwiejsze wsiadanie umożliwiają otwieralne drzwiczki do pierwszego siedzenia. Za drugiem siedzeniem znajduje się bagażnik. Dla powiększenia promienia lotu może być wmontowany zbiornik dodatkowy pod oprofilowaniem pierwszego siedzenia. Stateczniki i stery wykonane są z drzewa. Stery otrzymały profil, gdyż opór takich stateczników i sterów jest trzy razy mniejszy niż płaszczyzn płaskich. Płoza jest resorowa, zrobiona z piór stalowych. Podwozie, o dużem rozstawieniu kół, czyni lądowanie nawet na nierównym gruncie bezpiecznem, amortyzacja uskuteczniona z pomocą amortyzatorów, narażonych na rozciąganie. Wyprofilowanie górne kadłuba zrobione jest ze sklejki okrytej płótnem; boki i spód — płócienne. Kadłub długi i wysmukły, jak się to spotyka w angielskich maszynach. Pole widzenia wprost idealne z obydwu siedzeń. Powierzchnia nośna dość duża, a więc i małe obciążenie na m² powodujące małą szybkość lądowania i dużą stateczność w powietrzu.

Wyniki osiągnięte w praktyce:
Szybkość max. przy ziemi — 170 km/godz.
Szybkość minimalna — 60 km/godz.
Szybkość podróżna — 140 km godz.
Czas wzniesienia na — 500 m — 2,8 min.
Czas wzniesienia na — 1.000 m — 6 min.
Start przy pełnem obciążeniu — 50 m.
Pułap — 4.500 m.

WARUNKI TEGOROCZNEGO „LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI"

Aeroklub Akademicki w Krakowie organizuje w dniu 7 września 1930 r. krajowe zawody samolotów lekkich pod nazwą „Lot południowo-zachodniej Polski 1930 r.".

Zawody obejmują: przelot na trasie Kraków — Nowy Targ — Katowice — Częstochowa — Kraków, z obowiązkiem lądowania na lotniskach w wyżej wymienionych miejscowościach.

Do zawodów dopuszczone będą samoloty, które odpowiedzą następującym warunkom: a) są wpisane do państwowego rejestru statków powietrznych, b) podpadają pod jedną z kategoryj ustalonych przez F. A. I. dla awionetek.

Dopuszczalna tolerancja dla wszystkich kategoryj 10%.

Samoloty podzielone będą na dwie grupy a mianowicie: kategorja 1-a i 3-a wg. podziału F. A. I. stanowią grupę pierwszą, kategorja 2-a i 4-a — grupę drugą, przyczem każda z grup klasyfikowana będzie oddzielnie, co do zajętych miejsc, przyczem za podstawę obliczeń przyjmuje się czas przebycia 3-go odcinka trasy, a mianowicie Katowice—Częstochowa, który będzie miarą chyżości płatowca przy zachowaniu minimalnej chyżości średniej 80 km/godz. dla pierwszej grupy, a 60 km/godz. dla drugiej. Osiągnięcie chyżości przeciętnych mniejszych powoduje dyskwalifikację.

Zgłoszenia do zawodów przyjmuje Aeroklub Akademicki w Krakowie do dnia 5 września godz. 18-ta (Kraków, Rynek Gł. 6). Winny one być uskutecznione na blankietach, które rozesłane będą na dwa tygodnie naprzód, przyczem zgłaszać można telefonicznie, jednak równocześnie muszą być wysłane zgłoszenia na blankiecie pocztą.

Wyznaczone zostały dla każdej grupy następujące nagrody:

I-a nagroda	1.000 zł.
II-ga nagroda	500 „
III-a nagroda	300 „
IV-a nagroda	200 „

Nadto przewidziane są nagrody pamiątkowe i honorowe.

Aeroklub Akademicki w Krakowie zastrzega sobie prawo przełożenia terminu lub odwołania konkursu, gdyby zaszła konieczność, o czem zapisani do konkursu zawodnicy zawiadomieni zostaną na 24 godziny przed terminem stawiennictwa, t. j. przed dniem 5 września, godz. 15.

Zawodnicy ponoszą sami koszty materjałów pędnych i smarów, które A. A. K. postawi do dyspozycji na wszystkich lotniskach, oraz zakwaterowanie i wyżywienie, przyczem A. A. K. w miarę możności poczyni starania celem udogodnień.

KRONIKA POLSKA

Specjalna radjostacja dla celów cywilnej komunikacji lotniczej. W b. m. rozpoczął się na lotnisku cywilnem w Warszawie montaż specjalnej stacji radjowej, przeznaczonej wyłącznie do celów komunikacji powietrznej. Stacja ta będzie miała za zadanie odbieranie meldunków meteorologicznych, komunikowanie czasu przylotu i odlotu płatowca oraz utrzymywanie stałego kontaktu z samolotem podczas lotu.

Stacja odbiorcza mieści się na lotnisku, w budynku dworca, nadawcza zaś narazie jeszcze w fabryce; wkrótce jednak przeniesiona zostanie do Służewca.

W związku z tem, przeprowadzone będzie zaopatrzenie samolotów pasażerskich P. L. L. „Lot” również w nadawczo-odbiorcze aparaty radjowe, aby umożliwić porozumiewanie się z ziemią. Na jednym z samolotów komunikacyjnych aparatura ta została już zainstalowana, stopniowo zaś uzyskają ją również i inne płatowce.

Próby z nową stacją radjową na lotnisku, prowadzone pod kierunkiem kpt. inż. Bylewskiego, trwają już od kilku dni i dają rezultaty zadawalające. Radjostacja czynna będzie już podczas raidu Małej Ententy i Polski.

Koszt tych inwestycyj będzie poważny, gdyż wyniesie łącznie około 600,000 zł., wliczając w to urządzenie stacji nadawczej na Służewcu.

Oprócz Warszawy, w stacje zaopatrzone być mają w najbliższej przyszłości lotniska w Katowicach i Poznaniu.

Wizyta francuskiego ministra lotnictwa w Polsce. W związku z Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, przybył do Polski na kilkudniowy pobyt francuski minister lotnictwa p. Laurent—Eynac.

Szef francuskiego lotnictwa przyleciał na Potezie komunikacyjnym do Poznania, witany przez ministra komunikacji, p. inż. Kühna, i wyższych urzędników. Po zwiedzeniu wystawy i miasta, min. Eynac odleciał do Warszawy trzymotorowym płatowcem „Fokker”, wykonanym całkowicie w kraju, a oddanym do dyspozycji ministra na czas jego pobytu u nas.

W stolicy min. Eynac udekorowany został przez wicemin. spraw zagr. p. Wysockiego złotym „Krzyżem Zasługi”.

Pobyt swój w Warszawie p. Laurent Eynac wyzyskał zwiedzając lotnisko na Okęciu i zakłady Skody.

Następnie, w towarzystwie przedstawicieli naszego lotnictwa, min. Eynac odleciał „Fokkerem” do Dęblina, a stamtąd do Krakowa. W obu tych miejscowościach gość francuski zaznajomił się szczegółowo ze stanem naszego lotnictwa, badał wyszkolenie pilotów oraz dokonał przeglądu oddziałów lotniczych.

Po powrocie do Warszawy, min. Eynac odbył wycieczkę samolotem do Wilna, gdzie złożył wizytę Marsz. Piłsudskiemu. Ze stolicy minister odleciał „Fokkerem” do Poznania, gdzie przesiadł się do samolotu francuskiego i powrócił drogą powietrzną do Paryża. W wywiadzie udzielonym przedstawicielom prasy warszawskiej, jak również w wynurzeniach swych wobec dziennikarzy francuskich, minister Eynac wyraził się nader pochlebnie o stanie lotnictwa polskiego, jego sprawności technicznej i wielkich możliwościach, jakie stoją przed nami na tem polu.

Zwłaszcza specjalną uwagę szefa francuskiego lotnictwa zwróciły nasze eksponaty lotnicze na „Kom-Turze” oraz racjonalny system szkolenia pilotów. Wizyta min. Eynaca wywołała żywy oddźwięk wśród społeczeństwa polskiego i jest jeszcze jednym więcej węzłem, zacieśniającym naszą przyjaźń z Francją. Współpraca polsko-francuska na polu lotnictwa wzmocniona została ponadto zawarciem konwencji lotniczej, podpisanej w Warszawie podczas pobytu p. Laurent Eynaca.

Konwencja lotnicza z Francją. W dn. 2 lipca została podpisana w ministerjum spraw zagranicznych w Warszawie konwencja lotnicza pomiędzy rządami polskim i francuskim.

Konwencja ma na celu rozwój współpracy francusko-polskiej w dziedzinie lotnictwa handlowego. W szczególności przewiduje utrzymanie nadal dotychczasowego połączenia lotniczego Paryż — Warszawa przez Pragę, a pozatem utworzenie drugiego połączenia lotniczego przez Berlin, jak również ewentualność stworzenia jeszcze innych linij. Konwencja ustala również ogólne warunki oraz system celny, jaki ma być stosowany w zakresie eksploatacji żeglugi powietrznej. Konwencja zawarta została na okres 10 lat. Otwierając nową dziedzinę działalności na polu współpracy polsko-francuskiej, świeżo podpisana konwencja lotnicza przyczyni się niewątpliwie do dalszego zacieśnienia wspólnych interesów obu krajów, powiększając możliwości rozwoju ich lotnictwa handlowego.

Zawarcie oplsko - francuskiej umowy lotniczej będzie mieć ponad to doniosłe znaczenie dla przyśpieszenia momentu uruchomienia komunikacji powietrznej na szlaku Warszawa — Berlin.



Minister lotnictwa Francji, p. Laurent Eynac (x) po wylądowaniu w Poznaniu xx — prezydent Poznania, p. C. Ratajski, xxx — nacz. Wydz. Lotn. Cyw. p. płk. Cz. Filipowicz

Odroczenie konkursu bukaresztenśkiego. Zorganizowany w lipcu r. b. w Bukareszcie przez władze lotnictwa rumuńskiego międzynarodowy konkurs płatowców myśliwskich, o którego wstępnych i nieoficjalnych wynikach informowaliśmy w poprzednim numerze, został odroczony do 1 września r. b. Przyczyną przesunięcia terminu były upały, panujące w Rumunji w lipcu oraz niestawienie się części zawodników.

Odroczenie konkursu jest dla nas bardzo korzystne, gdyż — jak wiemy — podczas popisów pozakonkursowych nasz płatowiec PZL1 uległ poważnemu uszkodzeniu (przy lądowaniu) i nie mógłby wziąć udziału w konkursie w terminie poprzednim.

Egzaminy dla pilotów cywilnych we wrześniu. W połowie września r. b. odbędą się w Min. Komunikacji egzaminy dla pilotów i członków załóg samolotów pasażerskich i sportowych.

Do egzaminów tych zgłosić się mogą kandydaci, którzy dotychczas nie zdawali, oraz ci, dla których pierwszy egzamin, odbyty na wiosnę r. b. wypadł ujemnie.

Pomiary gruntów z samolotów. Dział Aerofotogrametryczny P. L. L. „Lot" rozpoczął według metod zaleconych przez Wydział Miernictwa Min. Rob. Publ. pomiary geodezyjne gruntów samorządowych i prywatnych dla celów gospodarczych i ewidencyjnych, regulacji miast i rzek, rejestracji zabytków architektonicznych itp. Pomiary te, dokonywane z samolotów, są nadzwyczaj dokładne i znacznie tańsze niż analogiczne prace, przeprowadzane z ziemi.

Uznanie p. ministra komunikacji dla akcji lotnictwa turystycznego w województwie Krakowskiem. P. minister komunikacji, inż. Kühn, z okazji otwarcia pierwszego lotniska turystycznego w Nowym Targu nadesłał do Wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P. w Krakowie przez p. płk. inż. Filipowicza, naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, pismo tej treści:

„Otwarcie lotniska w Nowym Targu jest doniosłem wydarzeniem w życiu lotniczem, jako pierwszy krok do pokrycia Polski siecią lotnisk turystycznych, tak pożądaną z punktu widzenia rozwoju polskiego lotnictwa komunikacyjnego i turystycznego. Wojewódzki Komitet wraz ze społeczeństwem podhalańskiem dały najlepszy przykład, przez zrealizowanie zamierzeń budowy lotniska w Nowym Targu, jak należy dążyć do podniesienia lotniczej siły Rzeczypospolitej. Nie mogąc wziąć udziału osobiście w uroczystem otwarciu lotniska w Nowym Targu, dziękuję za zaproszenie i przesyłam wyrazy gratulacji z racji ukończenia budowy lotniska. Minister Kühn".

Postępowanie przy rejestracji prototypów. Biura konstrukcyjne względnie konstruktorzy ubiegający się o zarejestrowanie swych samolotów winni przestrzegać, co następuje: konstruktor komunikuje się albo z Wojskowym Zakładem Zaopatrzenia Aeronautyki, albo z Ministerstwem Komunikacji (Wydziałem Lotnictwa Cywilnego), a nie bezpośrednio z Instytutem Badań Technicznych Lotnictwa. Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki, albo Ministerstwo Komunikacji ustala punkty, co do których ma wydać opinję, czy przeprowadzić badania Instytut Badań Technicznych Lotnictwa.

Pożądanem jest występowanie o badanie przy zaczęciu prac konstrukcyjnych, a nie gdy samolot jest gotowy, gdyż Ministerstwo Komunikacji, względnie Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki, może wtedy w porozumieniu z konstruktorem i Instytutem Badań ustalić swe wymagania odnośnie punktu 2. Jest to bezwzględnie konieczne, o ile konstruktor zabiega o zaniechanie próby statycznej prowadzonej aż do złamania.

Koniecznem jest przedłożenie: a) obliczenia aerodynamicznego udokumentowanego ustaleniem wiarygodnem ciężaru konstrukcji i badaniem tunelowem krzywych charakterystycznych (Cx, Cy, Cm) oraz stateczności podłużnej, b) obliczenia statycznego oraz ze wszystkiemi rysunkami warsztatowemi samolotu.

znane nagrody lokalne w III-im Krajowym Konkursie Awionetek.

Ażeby awionetka miała prawo do uzyskania nagrody lokalnej, musi być klasyfikowana, t. j. musi ukończyć raid i przejść przez wymagane próby. Wówczas zostaje ona sklasyfikowana i niezależnie od zajęcia miejsca w klasyfikacji ogólnej może otrzymać nagrodę lokalną za następujące wyczyny:

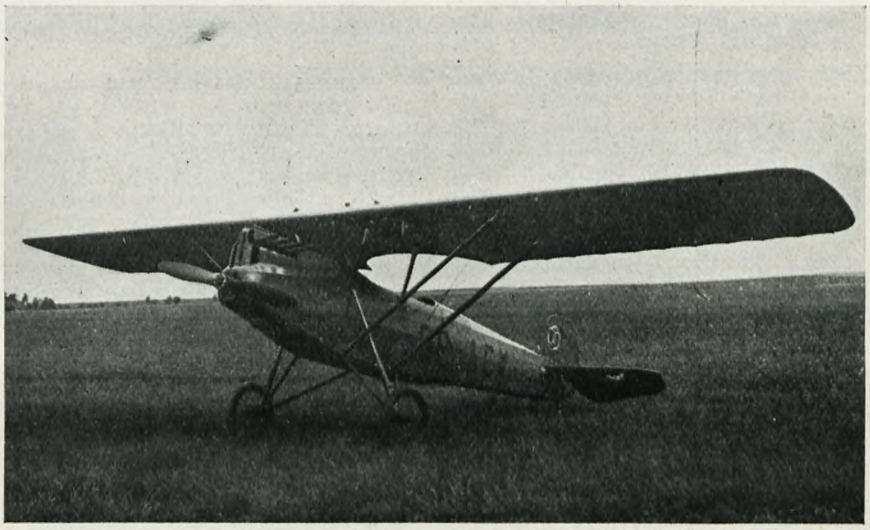
1) za największą ilość punktów w raidzie. Wrazie, gdyby kilka awionetek zdobyło tę samą ilość punktów, nagrodę zdobywa awionetka o najwyższej średniej szybkości;

2) za największą średnią szybkość od Warszawy do miejsca, które ufundowało nagrodę;

3) za przybycie jako pierwsza na lotnisko w miejscowości fundującej nagrodę;

4) za najkrótszy start;

5) za najkrótszy czas w locie na wysokość;



Awionetka St. Działowskiego DKD 5 — opis w poprzednim numerze.

SPORT

Z centrum P. W. Lotn. Stan szkolenia na dz. 1 sierpnia był następujący: ukończyło szkolenie 3 (Jędrzejewski i Przysiecki z A. A. W., oraz Czupryk z A. A. K.), latało samodzielnie 13, z instruktorem 8, skreślonych 2. Dane powyższe odnoszą się do pierwszego turnusu. Na drugi turnus, który rozpoczął się 20 lipca, zgłosiło się 18 osób, w czem 15 akademików. Wskutek złych warunków atmosferycznych, które spowodowały przedłużenie się pierwszego turnusu, nowi mają zaledwie po kilkanaście dubli.

Por. Żwirkę, urlopowanego na czas raidu międzynarodowego, zastępował por. Kępiński z 1 p. lotn.

W ub. mies. dokonali inspekcji Centrum pp: d-ca DOK Łódź, gen. Malachowski, oraz szef Dep-tu Aeron. płk. Rayski. Pozatem wizytował centrum prezes Rady Klubów, p. dyr. mjr. Makowski.

Warunki przyznawania nagród specjalnych w III-im K. K. A. Zarząd Gł. L. O. P. P. podaje do wiadomości wykaz wyczynów, za jakie mogą być przy-

6) za największą szybkość w obwodzie zamkniętym;

7) za najlepsze wyposażenie techniczne.

Nagrody mogą być przeznaczone dla właścicieli, dla załogi awionetki lub tylko dla pilota awionetki.

Nagrody Min. Komunikacji na III-ci Konkurs Awionetek. Pan Minister Komunikacji wyznaczył na III-ci Krajowy Konkurs Awionetek dwie kategorje nagród dla zwycięzców. Pierwsza—to cenny puhar bronzowy, wykonany według pomysłu art. rzeźbiarza Gruberskiego, druga zaś obejmuje nagrody pieniężne w sumie 5 tys. zł., w tem nagrody dla pilotów wyszkolonych w klubach.

Przesadzone wieści o wypadku pil. Działowskiego. W prasie codziennej ukazała się przed kilkunastu dniami notatka donosząca, iż znany konstruktor awionetek i pilot sierż. Działowski z Krakowa, podczas lotu do Warszawy na punkt zborny awionetek polskich, biorących udział w tegorocznym „Challenge de Tourisme International", uległ poważnemu wypadkowi i został ciężko ranny.

Wiadomość ta okazała się nieścisła. Pilot Działowski lecąc z Krakowa do Warszawy musiał przymusowo lądować w okolicy Końskich wskutek pęknięcia rurki doprowadzającej benzynę, przez co silnik przestał nagle pracować. Lądowanie na terenie pagórkowatym skończyło się kapotażem, awionetka jednak poważniejszych uszkodzeń nie odniosła.

KOMUNIKACJA

Pierwsza „taksówka powietrzna" w Polsce. Wzorem zagranicy, Polskie Linje Lotnicze „Lot" uruchomiły w Warszawie od 1 lipca r. b. pierwszą w Polsce „taksówkę powietrzną". Jest to 2-osobowa awionetka „De Havilland-Moth" ze 100-konnym silnikiem „Gipsy". Płatowiec wynajmowany jest osobom prywatnym, za opłatą 1 zł. od kilometra, przyczem droga powrotna również podlega opłacie, nawet jeżeli nie jest przez pasażera wykorzystana. Ponadto awionetka ta wynajmowana jest na kilkunastominutowe loty nad Warszawą za opłatą 20 zł. od osoby.

Kiedy otwarta zostanie linja Warszawa — Berlin? Sprawa komunikacji powietrznej Warszawa — Berlin nie została dotychczas zrealizowana, mimo bezsprzecznej potrzeby podjęcia ruchu na tym szlaku. Kwestja ta została zasadniczo zdecydowana wczesną wiosną r. b. i oba państwa uznały konieczność nawiązania komunikacji powietrznej między swemi stolicami.

Mimo daleko idącej dobrej woli ze strony polskich władz lotniczych, wprowadzenie w życie tego projektu napotyka jeszcze szereg trudności, bynajmniej nie pierwszorzędnego znaczenia; trudności, które po zawarciu traktatu handlowego z Niemcami, zdawało się, iż nie będą mieć miejsca.

Przygotowania do komunikacji nocnej Warszawa — Bukareszt. Wobec uruchomienia w r. b. stałej komunikacji lotniczej Warszawa — Bukareszt, przeprowadzane są obecnie w szybkiem tempie prace, mające na celu przystosowanie tego szlaku do lotów nocnych. Cała droga oświetlona będzie latarniami o wielkiej sile, rozstawionemi w regularnych odstępach. Dwie latarnie, każda o sile 500.000 świec zainstalowano już w Zamościu i Dęblinie. Obecnie odbywa się wyznaczanie lądowisk, które rozmieszczone będą i odpowiednio przygotowane wzdłuż całej drogi na wypadek przymusowego lądowania. Lądowiska te są już częściowo przygotowane, częściowo zaś toczą się jeszcze rokowania z właścicielami o kupno gruntów. Możliwe, że komunikacja nocna na omawianym szlaku uruchomiona zostanie jeszcze w r. b. późną jesienią. Koszt inwestycyj wyniesie 12.000.000 zł.

O stałą komunikację lotniczą Wilna z Warszawą. Niezmiernie ważny ośrodek gospodarczy, polityczny i kulturalny na północno-wschodzie Polski, jakim jest Wilno, nie posiada dotychczas powietrznego połączenia z Warszawą, będąc bodajże jedynem z większych miast upośledzonem pod tym względem. Potrzeba uruchomienia stałej komunikacji lotniczej między stolicą a Wilnem daje się odczuwać już od dłuższego czasu i niejednokrotnie konieczność tego podkreślaliśmy.

Jak się dowiadujemy, ostatnio sprawa zaczyna być znowu aktualna i czynniki miarodajne noszą się z myślą połączenia Wilna z resztą kraju drogą powietrzną. Niewykluczone jest, iż otwarcie komunikacji lotniczej na szlaku Warszawa — Wilno może nastąpić jeszcze jesienią r. b.

TECHNIKA

Silnik „WZ40". Pojawił się nowy silnik lotniczy do lekkich awionetek konstrukcji inż. W. Zalewskiego, wykonany w jego warsztacie doświadczalnym w Warszawie z pomocą finansową L. O. P. P.

Zasadnicze cechy silnika:
Moc maxim. około 42 MK.
Odpow. temu ilość obrotów 2.500.
Ilość cylindrów — 5 w gwiazdę.
Ciężar kompletny — 45 kg.
Zewnętrzna średnica silnika 720 mm.
Całkowita długość — 480 mm.

Zapalanie podwójne, po 2 małe świece (nowy typ Boscha) i 2 magneta Scintilla.

Smarowanie obiegowe z dwoma filtrami i termometrem kontrolującym temp. smaru. Karburator Zenith z poprawką wysokościową. Silnik ten jest ewolucją pierwszego silnika 18 MK, tegoż konstruktora, dokonaną po licznych doświadczeniach. Będąc zbudowany na tych samych zasadach, posiada ulepszenia we wszystkich szczegółach. Silnik był zmontowany tymczasowo do pierwszych prób, które się odbyły z dobrym wynikiem, poczem następują drobne poprawki i wykończanie montażu. Po ostatecznem wyregulowaniu i wypróbowaniu zostanie on wbudowany na awionetkę RWD1 i weźmie prawdopodobnie udział w krajowym konkursie awionetek. Silnik ma być budowany seryjnie.

PRZEMYSŁ

Udział w Krajowym Konkursie Awionetek wezmą następujące wytwórnie: Państwowe Zakłady Lotnicze, Wytwórnia Podlaska „Samolot" oraz Sekcja Lotnicza. Z pośród klubów: Aerokluby Akademickie w Krakowie, w Warszawie, we Lwowie i w Poznaniu oraz kluby lubelski i bialski. Pozatem uczestniczyć będą konstruktorzy niezrzeszeni.

Ogólna ilość maszyn obliczana jest na 30. Kilka awionetek wystąpi z silnikami krajowemi (Petera i Zalewskiego).

Reprezentacja Waltera. Wytwórnia maszyn precyzyjnych „Avia" objęła przedstawicielstwo na Polskę działu silników lotniczych znanej fabryki „J. Walter i Sp." w Pradze.

NAUKA

Referat lotnictwa bezsilnikowego w I. B. T. L. W Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa został utworzony referat lotnictwa bezsilnikowego, do którego będzie należał całokształt zagadnień szybownictwa, obejmujący zarówno stronę techniczną, jak i sportową. Referat został powierzony naszemu asowi szybowcowemu, inż. Szczepanowi Grzeszczykowi.

WOJSKO

Podoficerska szkoła dla małoletnich. W Bydgoszczy zotała otworzona Szkoła Podoficerska Lotnictwa dla Małoletnich.

W roku bieżącym rok szkolny rozpocznie się dnia 1 listopada, przyczem termin wnoszenia podań upływa 15 września b. r. Szkoła ma na celu: wychowanie i wyszkolenie ogólno-wojskowe oraz specjalne, potrzebne do pełnienia funkcji mechanika lub pilota w lotnictwie wojskowem. Nauka będzie trwać 3 lata na koszt Skarbu Państwa, poczem uczniowie obowiązani są odbyć służbę wojskową, odsługując w charakterze podoficera zawodowego po 3 lata za każdy rok nauki. Do szkoły mogą być przyjęci chłopcy w wieku od 16 do 18 lat, posiadający ukończoną co najmniej 6 lub 7 klasową szkołę powszechną oraz odpowiedzą warunkom zdrowotnym oraz innym, określonym w rozkazie o stworzeniu szkoły. W roku szkolnym 1930/31 będą przyjmowani przedewszystkiem małoletni, posiadający p. w. I-go stopnia. Warunki przyjęcia do szkoły podoficerskiej lotnictwa dla małoletnich w Bydgoszczy rozesłane są do wszystkich jednostek lotniczych, komitetów wojewódzkich L. O. P. P., oraz będą ogłoszone w Dzienniku Rozkazów Wojskowych.

L. O. P. P.

„VII-y Tydzień Lotniczo-Gazowy" w Warszawie. W dniach 18—25 maja r. b. odbył się w Warszawie „VII-y Tydzień Lotniczo-Gazowy", zorganizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. W wigilję „Tygodnia" nadawane były przez olbrzymie gigantofony, rozmieszczone w kilku punktach miasta, przemówienia specjalne, wygłoszone przez znanego artystę p. Wł. Waltera oraz speakera „Polskiego Radja" p. T. Bocheńskiego.

W pierwszym dniu „VII-go Tygodnia Lotniczo-Gazowego" odbyło się o godz. 8.45 rano nabożeństwo w katedrze, celebrowane przez ks. prałata Rochowskiego. O godz. 11-ej w kinie „Capitol" i o 12-ej w kinie „Colosseum" odbyły się propagandowe poranki, na których wygłoszono odczyty ilustrowane filmami i przezroczami, filmy sprawozdawcze L. O. P. P. i t. p. Około południa przeciągnął ulicami Warszawy efektowny korowód pomysłowo udekorowanych aut ciężarowych. Popołudniu odbyły się na lotnisku manewry lotnicze z udziałem samolotów wojskowych i loty pasażerskie dla publiczności. Loty te odbywały się codziennie przez cały czas „Tygodnia" i cieszyły się wielkiem powodzeniem.

W piątek, 23 maja, odbył się efektowny pokaz zadymienia pl. Piłsudskiego, połączony z popisem akcji ratowniczej, przeprowadzonej przez straż ogniową. Na zakończenie „Tygodnia", Kom. Stoł. L. O. P. P. zorganizował na lotnisku popisy akrobatyczne p. Kunau'a na skrzydle i podwoziu samolotu. Popisy te zakończył p. Kunau efektownym skokiem ze spadochronem.

Tydzień Lotniczy przyniósł dodatnie rezultaty, zarówno finansowej, jak propagandowej natury.

Marsz w maskach gazowych. W październiku r. b. odbędzie się w Warszawie I-szy marsz w maskach gazowych, organizowany przez Kom. Stoł. L. O. P. P. na przestrzeni 10 km.

Trasa marszu składa się z 3 etapów:
I — etap długości 2 km. Fort Legjonów — Belweder (bez masek),
II etap eliminacyjny długości 4 km. Belweder — al. Ujazdowska — pl. Piłsudskiego,
III etap konkursowy długości 4 km: pl. Piłsudskiego — Gen. Insp. Sił Zbroj. w Al. Ujazdowskiej.

Po przebyciu etapu eliminacyjnego drużyny słabsze fizycznie, niedotrenowane, mogą być wykluczone z zawodów.

Drużyny biorące udział w marszu składać się będą z 6 osób każda i podzielone zostaną na klasy: I kl. — wojskowe i policja, II kl. — przysposob. wojsk. i straże ogniowe, III kl. — organizacje kobiece. Przewidziany ekwipunek: ubranie drelichowe, czapka, pas, karabinek, ładownice puste, maska R.S.C. z pochłaniaczem węglowym. Drużyny kobiece bez broni; pas, maska z pochłaniaczem węglowym.

Zgłoszenia do zawodów przyjmuje, najpóźniej do dn. 27 września r. b., biuro Komitetu Stołecznego L. O. P. P., Chmielna 27. Zawody te, które wzbudziły wielkie zainteresowanie, mają na celu z jednej strony spopularyzowanie idei samoobrony przeciwgazowej, z drugiej zaś poczynienie fachowych obserwacyj nad używalnością maski i zachowaniem się organizmu ludzkiego podczas marszu.

Dla wszystkich drużyn ufundowano cenne nagrody.

Hojna ofiara B. G. K. na L. O. P. P. Dyrekcja Banku Gospodarstwa Krajowego zawiadomiła Komitet Stołeczny L. O. P. P., iż z okazji „VII-go Tygodnia Lotniczo-Gazowego", jaki odbył się w Warszawie w dniach 18 —— 25 maja r. b. przekazała odo dyspozycji Komitetu sumę 10.000 zł. jako ofiarę B. G. K. na cele L. O. P. P.

Kwota ta przyczyni się wydatnie do zasilenia funduszów na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej na Żoliborzu, która jest najpilniejszem obecnie zadaniem Kom. Stoł. L. O. P. P.

Warszawski konkurs modeli latających odbędzie się na jesieni r. b. W dn. 28 czerwca r. b. miał odbyć się w stolicy konkurs modeli latających, organizowany przez Kom. Stoł. L. O. P. P. Ze względu jednak na niesprzyjające warunki atmosferyczne, konkurs został w ostatniej chwili odwołany i odbędzie się jesienią r. b. na kilkanaście dni przed terminem ogólnopolskiego konkursu modeli, organizowanego przez Zarząd Główny L. O. P. P. Ogólna wartość nagród ufundowanych przez Kom. Stoł. L. O. P. P. wynosi 1690 zł.

KLUBY

Loty w I-szym kwartale 1930 r. Ilość — 4043, czas — 631 godz. 22 min. Trenowało systematycznie pilotów — 82, szkolono osób — 15.

Loty w kwietniu. Ilość — 840, czas — 126 godz. 32 min.

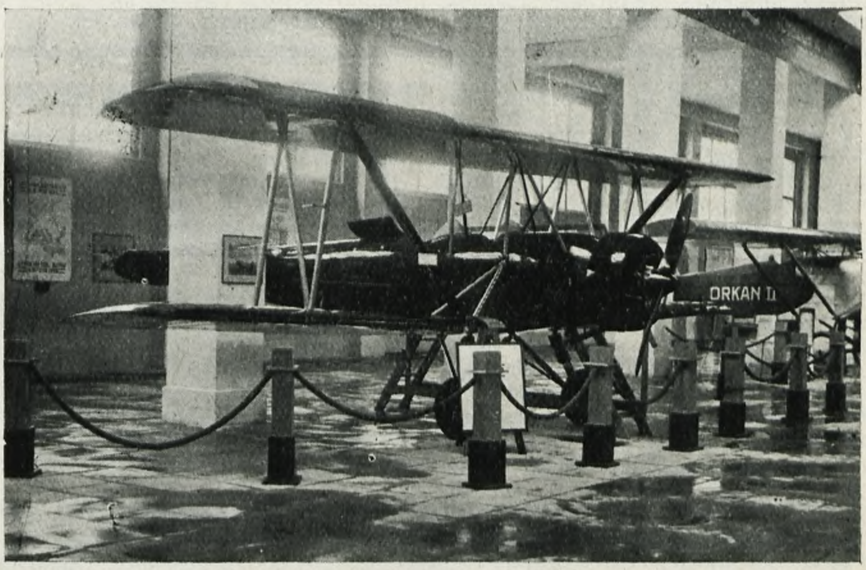
Loty w maju. Ilość — 974, czas—196 godz. 53 min. Brak statystyki klubu w Białej.

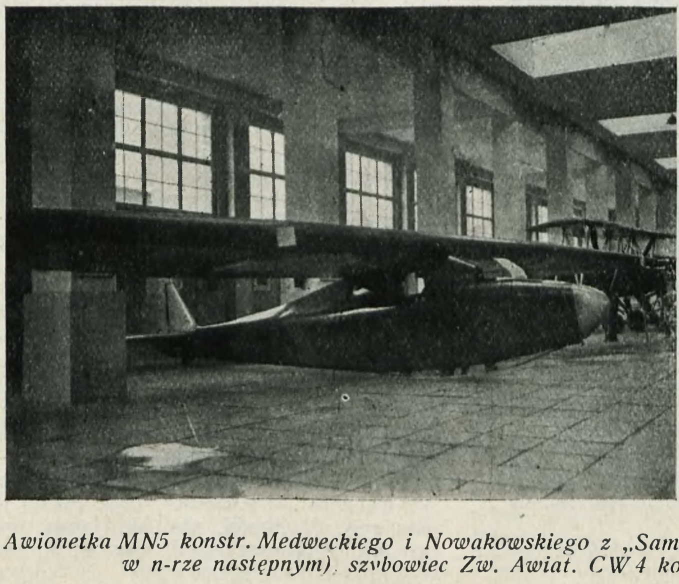
Loty w czerwcu. Ilość — 841, czas — 109 godz. 42 min. Brak statystyki klubów: lwowskiego, lubelskiego i bialskiego.

Wspólny zarząd klubów warszawskich. W wyniku konferencji, mających na celu doprowadzenia do połączenia się klubów warszawskich (A. A. W. i Stołecznego Klubu Lotniczego), o czem pisaliśmy już w poprzednich numerach, został wybrany przez oba zarządy wspólny zarząd łączących się klubów w następującym składzie prezydjum: Prezes — kpt. dr. T. Halewski, wiceprezesi — W. Zwolakowski i J. Osiński, sekretarz — I. Makomaski, skarbnik — inż. W. Krasicki.

Celem „Tymczasowego Zarządu Łączących się Aeroklubów Warszawy" — jak określa jego regulamin — jest doprowadzenie do utworzenia na terenie Warszawy jednego klubu powstającego z fuzji A. A.W. i S. K. L. oraz tymczasowe kierownictwo łączących się klubów.

POLSKIE LOTNICTWO NA „KOM - TURZE"







Awionetka MN5 konstr. Medweckiego i Nowakowskiego z „Samolotu" (b. ciekawie pomyślana i starannie wykonana — opis podamy w n-rze następnym), szybowiec Zw. Awiat. CW 4 konstr. Czerwińskiego, oraz Lublin R IX (komunikacyjny).

PRZENIESIENIE WARSZTATÓW SEKCJI LOTNICZEJ NA OKĘCIE

W pierwszych dniach sierpnia Warsztaty Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warszawskiej przeprowadziły się do swego nowego pomieszczenia na Okęciu.

Po pięcioletnim okresie pracy w nadzwyczaj ciężkich warunkach w podziemiach kreślarni Politechniki, gdzie jednak wykonano w tym czasie 25 płatowców (w tem cztery do prób statycznych) uzyskano wreszcie odpowiedni warsztat dla normalnego prowadzenia prac doświadczalnych w dziedzinie lotnictwa sportowego, co jest głównym celem Warsztatów Sekcji Lotniczej.

Budynek warsztatowy jest już całkowicie wykończony tak zewnętrznie, jak i wewnętrznie; brak jedynie kanalizacji i wodociągu, gdyż ich przeprowadzenie jest uzależnione od przeciągnięcia głównych rur kanalizacyjnych i wodociągowych przez pobliskie tereny.

Należy przypomnieć, iż budynek warsztatowy został zbudowany kosztem L. O. P. P. (Komitetu Stołecznego), a w szczególności Koła Ligi Nr. 7 przy Gazowni Miejskiej, które samo zebrało na ten cel około 40.000 zł. Koszty całkowite, wraz z instalacjami, wynoszą około 220.000 zł.

Obok warsztatu, który składa się z parterowej hali montażowej i piętrowej części, gdzie mieści się stolarnia, ślusarnia, szwejsernia, magazyn, kreślarnia, pokój kierownika oraz 4 ubikacje administracyjne, rozpoczęto budowę hangaru.

Hangar ten, obliczony na 8 płatowców sportowych, posiadać będzie kształt i wszelkie urządzenia nowoczesne.

Pierwsze sumy na zapoczątkowanie budowy uzyskano z subsydjum Dyrekcyjnego Warszawskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Budowa hangaru ukończona będzie jeszcze w tym roku, zaś instalacje centralnego ogrzewania, elektryczne i wodociągowe przeprowadzone będą w roku przyszłym, przyczem koszt całkowity hangaru wyniesie około 140.000 zł.

O ile chodzi o prace konstrukcyjne, dokonywane w nowych warsztatach na Okęciu, to obecnie wykonywane są płatowce RWD4 w ilości 5 sztuk dla Aeroklubów Akademickich we Lwowie, w Poznaniu i w Warszawie oraz dla Śląskiego Klubu Lotniczego.

Płatowce te zostaną oddane klubom do użytkowania jeszcze przed III-im Krajowym Konkursem Awionetek.

UTRWALMY PAMIĘĆ O MAJORZE IDZIKOWSKIM

W dniu 13 lipca minął pierwszy rok od chwili, w której mjr. L. Idzikowski i mjr. K. Kubala rozpoczęli drugą próbę przelotu ponad Atlantykiem do Ameryki. Lot ten zakończył się katastrofą na wyspach Azorskich, podczas której poniósł śmierć mjr. Idzikowski. Pamiętamy chwilę przelotu. Zespolił on cały naród, wszystkie jego warstwy, w tęsknem oczekiwaniu wyników przelotu. Wraz z Polską prawie cały świat wsłuchany był w poszumy skrzydeł samolotu, na którym polskie barwy lotnicze stanęły do szeregu z barwami innych narodów w dążeniu do pokonania trudności, jakie natura stwarza nad wzburzonemi falami Atlantyku.

Czyn ś. p. mjr. Idzikowskiego i Kubali był poważną w formie i treści manifestacją imienia polskiego na świecie, tem szlachetniejszą i chwalebniejszą dla Polski, że na treść jej składały się najwznioślejsze pierwiastki ducha człowieka — odwaga i gotowość złożenia w ofierze życia w walce człowieka z przeciwnemi siłami przyrody.

Śmierć ś. p. mjr. Idzikowskiego to ofiara życia dla wielkości imienia polskiego na szerokim świecie. Pamięć tego czynu powinna być przechowywana w Narodzie dla dobra przyszłych pokoleń.

Obcy na Azorach wznieśli krzyż w miejscu gdzie zginął ś. p. Idzikowski. W Polsce nie uczyniliśmy jeszcze nic, aby pamięć tego bohaterskiego czynu utrwalić.

Pierwszym krokiem w tym kierunku powinno być postawienie nagrobka na mogile ś. p. Idzikowskiego, a następnie powołanie do życia fundacji im. mjra Idzikowskiego.

W Warszawie powstał „Komitet Utrwalenia Pamięci mjra Ludwika Idzikowskiego”, który kieruje zbiórką na ten cel.

Ofiary można składać na konto Komitetu w P. K. O. 23656. Przyjmuje je również nasza Redakcja.

Skład Komitetu jest następujący:

Prezydjum — Ks. dr. A. Hlond, prymas Polski, Ks. Kardynał A. Kakowski, marszałek Sejmu Daszyński, marszałek Senatu Szymański, premjer W. Sławek, ministrowie: Zaleski, Kwiatkowski, Konarzewski, Matuszewski i Kühn oraz podsekretarze stanu: Grodyński, Wysocki i Czapski.

Członkowie: Jan Brzozowski — prezydent m. Lwowa, ks. pastor Juljusz Bursche — jen. superintendent Kościoła Ewang. - Augsbursk., Zdzisław Dębicki — prezes Syndykatu Dziennikarzy Polskich, ksiądz metropolita Dyonizy, komandor Karol Trzaska-Durski — dowódca morskiego dyonu lotniczego, Juljan Eberhardt — prezes Zarządu Gł. L. O. P. P., ks. biskup Stanisław Gall, Roman Górecki — prezes Banku Gospodarstwa Krajowego, Tadeusz Heyne — dyrektor Polskich Zakładów „Skoda”, prof. Maksymiljan Huber — prezes Akad. Nauk. Techn., Rajmund Jaworowski — prezes Rady Miejskiej m. st. Warszawy, Henryk Kawecki — komisarz Rządu na m. st. Warszawę, Czesław Klarner — prezes Izby Przem. Handl., Adam Kocur — prezydent m. Katowic, gen. Stanisław Kwaśniewski — zast. szefa Sztabu Gł., Stan. ks. Lubomirski — prezes Banku Handlowego w Warszawie, prof. Andrzej Pszenicki — rektor Polit. Warsz., Janusz ks. Radziwiłł — prezes Aeroklubu R. P., płk. Ludomił Rayski—szef Dep. Aeron. M. S. Wojsk., Karol Rolle — prezydent m. Krakowa, Jan Rudowski — prezes Centraln. Tow. Roln., rabin prof. Mojżesz Schorr, ks. pastor Władysław Semadeni — superintendent Kościoła Ewang. - Reformow., Zygmunt Słomiński — prezydent m. st. Warszawy, Józef Folejewski — prezydent m. Wilna, Marcin Szarski— prezes Zw. Banków w Polsce, prof. Kacper Weigel — rektor Polit. Lwowskiej, Andrzej Wierzbicki — dyr. naczelny Centr. Zw. Polsk. Przem. Górn. Handlu i Finansów w Polsce, prof. Czesław Witoszyński — dyr. Instytutu Aerodynamicznego, Władysław Wróblewski — prezes Banku Polskiego, Jan Zagleniczny — prezes Rady Głównej L. O. P. P., Zygmunt Zakrzewski — prezes Zrzeszenia Przemysł. Lotn., Bronisław Ziemięcki — prezydent m. Łodzi.

Wydział wykonawczy stanowią: pp. inż. J. Zadora - Szwajcer — przewodniczący, inż. St. Rudziński — wiceprzewodniczący, inż. Z. Arnd — skarbnik, dyr. W. Baliński — sekretarz, oraz członkowie: red. F. Goetel, sen. W. Januszewski, red. Z. Kleszczyński, mjr. K. Kubala i red. J. Lewestam.



Rok temu. Przyjazd do Warszawy majora Kazimierza Kubali (x), współtowarzysza lotów atlantyckich ś. p. mjr. Idzikowskiego.



ANGLJA

„Krzyż Południowy". Bohaterowie przelotu nad Atlantykiem ze wschodu na zachód: Kingsford Smith, Van Dyck, Saul i Stannage zatrzymali się tylko przez parę dni w New-Yorku i dnia 2 lipca o 8-ej rano wystartowali na swym trzysilnikowym Fokkerze „Krzyż Południowy" w kierunku wybrzeży Oceanu Spokojnego, skąd Kingsford Smith ongi rozpoczął lot dokoła świata. Nazajutrz, przebywszy w dwóch etapach drogę z New - York przez Chicago, Salt Lake City do Oakland, wylądowali tam o godzinie 14-ej minut 34. Tym sposobem zamknięta została obręcz, nakreślona przez bohaterskiego pilota, opasująca cały świat.

Czterej lotnicy wrócą do Anglji okrętem. „Krzyż Południowy" podobno ma zostać sprzedany z licytacji. Po wszystkich wspaniałych przelotach, których Kingsford Smith na nim dokonał tak szczęśliwie, należałoby mu się miejsce w muzeum.

Po śmierci Segrave'a. Dnia 13 czerwca lotnictwo brytyjskie poniosło wielką stratę, którą odczuł i zrozumiał cały świat sportowy: sir Henry Segrave zginął w czasie próby ustanowienia rekordu szybkości łodzi motorowej. Ze względu na zrozumiałą sympatję i zainteresowanie dla postaci tego nowoczesnego rycerza bez trwogi, sportsmana-zapaleńca, podajemy króciutki jego życiorys:

Sir Henry Segrave urodził się w Stanach Zjednoczonych w roku 1896. W chwili wybuchu wojny europejskiej był uczniem kolegjum angielskiego w Eton. Od roku 1915 był na froncie francuskim, jako pilot jednej z eskard myśliwskich i brał czynny udział w walkach powietrznych. Trzykrotnie został ranny w czasie wojny i kilkakrotnie odznaczony krzyżami wojskowemi. Po zawarciu pokoju Segrave oddaje się z zapałem automobilizmowi. Jego karjera w tej dziedzinie zaznacza się całym szeregiem zdobytych rekordów wytrzymałości i szybkości. Największy rozgłos dają mu dwa z pośród nich, ustanowienie w Dayton Beach: w roku 1926 osiąga on szybkość 327 km/godz., zaś w roku 1929 — 372 km na godz.

Sława jego rośnie. Nazywają go zdobywcą przestrzeni. Wszystkim imponuje spokój, odwaga i zimna krew tego świetnego kierowcy i pilota. Samochód, samolot i łódź silnikowa były najulubieńszemi jego środkami lokomocji. Jako doradca techniczny Angielskiego Towarzystwa Budowy Samolotów Vickers, zaprojektował konstrukcję nowego typu samolotu. Samolot ten został wykonany w zakładach Towarzystwa i okazał się maszyną bardzo ciekawej i doskonałej konstrukcji. Zalety jego ujawniły się w całej pełni w czasie tegorocznych zawodów o puhar króla.

Segrave żył i umarł dla sportu. Nie znał lęku przed śmiercią, nawet w ostatnich chwilach swego życia: — „Czy pobiłem rekord?" — brzmiało jego ostatnie pytanie, kiedy konał, po katastrofie swojej łodzi silnikowej. Osiągnął wówczas średnią szybkość 158,8 km/godz.

Piękny lot angielskiego turysty. Obywatel angielski Rayson, mieszkający w Argentynie, podróżuje stale na swoim samolocie sportowym Avro-Avian ze skrzydłem szczelinowem. Wybierając się do Europy, pan Rayson nie chciał rozstawać się z tak wygodnym środkiem lokomocji. 28 kwietnia wystartował z Buenos-Aires, by przebywszy w jednym skoku 1500 km wylądować w Santos. Stamtąd poleciał do Pernambuco, gdzie wsiadł na okręt, załadowawszy także swoją awionetkę. W Lizbonie zmontował samolot i znów jednym etapem przybył do Londynu (1.370 km), aby nadal odbywać wycieczki turystyczne wyłącznie drogą powietrzną nad całą Europą.

Zawody o puhar króla. Zawody lotnicze o puhar królewski należą do najpopularniejszych w Anglji. W roku bieżącym frekwencja publiczności na tej imprezie sportowej przybrała rozmiary poprostu imponujące. Złożyło się na to kilka powodów: wyjątkowo piękna pogoda przyciągnęła liczne rzesze widzów i zawodników; święto lotnictwa wojskowego i zawody wojskowe, które odbyły się na tydzień wcześniej w Hendon i rozbudziły w wysokim stopniu powszechne zainteresowanie lotnictwem, wreszcie udział najlepszych pilotów-turystów i wielu kobiet-pilotek podziałał nęcąco na żądne sensacji tłumy.

Do lotu okrężnego zapisało się 101 kandydatów. Startowało 88, ukończyło lot 65. (W r. 1929 zapisało się 43, ukończyło zaś lot — 25). Z powodu wielkiej różnorodności zgłoszonych samolotów musiano zastosować handicap bardzo daleko posunięty. Dla samolotu Moth, pilotowanego przez Sutelife'a handicap (maksymalny) wyniósł + 3 godziny 41 minut 17 sekund. Tym sposobem umożliwiono wspólne zawody dla 24-ch typów samolotów.

Należy wymienić z pośród nich nowy samolot Vickersa z dwoma silnikami Meteor konstrukcji Segrave'a. Książę Walji wysłał na zawody jeden ze swych prywatnych samolotów Hawker, pilotowany przez szefa eskadry Dona. Książę Jerzy wysłał Hawk-Moth, pilotowany przez por. Fieldmana. Między innymi w zawodach brali udział znani piloci por. Atcherley i Waghorn oraz dowódca eskadry Orlebar, uczestnicy tegorocznych zawodów o puhar Schneidera. Pozatem 7 kobiet, z lady Bailey na czele. Pierwsze miejsce w zawodach osiągnęła 26-letnia miss Winifred Brown na samolocie Avro-Avian. Drugą nagrodę zdobył pilot Butler na Moth'ie, trzecią — por. Waghorn (zwycięzca w zawodach o puhar Schneidera) na Blackburn-Bluebird; czwartą por. Butler na Moth'ie.

Pilot księcia Jerzego zajął siódme, zaś księcia Walji siedemnaste miejsce.

„Ślepe lądowanie". Metoda „ślepego latania" jest przedmiotem badań technicznych i nieustannych udoskonaleń w angielskiem ministerstwie lotnictwa. W ostatnich dniach czerwca przeprowadzono próby z nowem urządzeniem do lądowania we mgle pokrywającej lotnisko aż do samej ziemi. Próby odbyły się przy użyciu samolotu typu Avro we mgle o grubości około 30 metrów. Przebieg próby był następujący: przed startem samolotu w odległości 800 m od miejsca lądowania podniesiono balon na uwięzi na wysokości 130 m. Na samolocie zmontowano kilka żarówek czerwonych, które zapalały się kolejno podczas dojścia maszyny do poziomu lotniska, na skutek zetknięcia się z ziemią zwisających pod podwoziem ciężarków. Prócz tego w kabinie pilota znajdował się pochyłościomierz podłużny i poprzeczny oraz przyrząd Badina.

Po starcie pilot wzniósł się ponad warstwę mgły i okrążywszy lotnisko rozpoczął lądowanie, orjentując się według położenia i wysokości balonu na uwięzi. Po wejściu we mgłę samolot, prowadzony pod kątem obliczonym uprzednio, zwolna tracił szybkość, a kiedy zniżył się dostatecznie i ciężarki kolejno dotknęły ziemi, nastąpił szereg sygnałów świetlnych w kabinie, określających odpowiednią odległość podwozia od ziemi. Lądowanie odbyło się zupełnie gładko i zostało powtórzone jeszcze czterokrotnie z równie pomyślnym wynikiem.

Obserwacje dokonane z balonu i z hangarów na lotnisku wykazały, że mgła całkowicie uniemożliwiła pilotowi lądowanie przy orjentacji wzrokowej i że posługiwał się on wyłącznie wyżej opisanym przyrządem z lampami.

CZECHOSŁOWACJA

Nowy silnik Waltera. Wytwórnia silników Walter wypuściła nowy silnik gwiaździsty o mocy 700 MK. Silnik ten waży 430 kg.

Śmierć Malkowskyego. Podczas zawodów lotniczych w Karlovych Varach zginął śmiercią lotnika jeden z największych asów akrobacji lotnictwa czechosłowackiego, kapitan Malkowsky, zwany „Czerwonym Djabłem".



Ś. p. inż. Franciszek Malkovsky, znany as lotnictwa Czechosłowacji i jeden z najznakomitszych pilotów świata, zmarły w wypadku lotniczym w Karlovych Varach dn. 8.VI. r. b. Ś. p. Malkovsky znany był dobrze wśród naszych lotników. Śmierć jego wywołała szczery żal.

FRANCJA

Hojny pasażer. Jeden z wielkich przemysłowców angielskich, mając b. ważne spotkanie wyznaczone w Londynie i nie mogąc odlecieć z Paryża z powodu szalejącej burzy, udał się do towarzystwa Air Union z prośbą o wynalezienie pilota, który podjąłby się lotu do Londynu, mimo fatalnej pogody. Na wezwanie dyrektora towarzystwa pierwszy zgłosił się pilot Foucard oświadczając gotowość natychmiastowego odbycia przelotu. Po długich zmaganiach się z wichurą i deszczem Foucard wylądował na swym Berline-Spad w Croydon.

Uszczęśliwiony tem przemysłowiec zaprosił pilota na obiad. Widocznie jednak dotrzymanie terminu spotkania w Londynie było stokroć więcej warte, bo gdy po skończonym obiedzie przed restaurację zajechał wspaniały samochód, a Foucard wyraził głośno swój zachwyt, pasażer jego rzekł: — Podoba się Panu? A więc proszę go przyjąć odemnie na pamiątkę.

Dyplomy pilotów szybowcowych. Aeroklub Francuski ustanowił trzy kategorje dyplomów dla pilotów szybowców. Dla uzyskania dyplomu pierwszej kategorji (A) kandydat musi wykonać 30-sekundowy lot, zakończony normalnem lądowaniem. Kandydat do drugiej kategorji (B) musi odbyć dwa loty po 45 sekund każdy, oraz wykonać za każdym razem w powietrzu po dwa skręty w formie litery S. Wreszcie warunkiem otrzymania dyplomu III kategorji (C) jest lot pięciominutowy, przyczem szybowiec winien osiągnąć w tym locie wysokość ponad poziomem startu.

Żeńska szkoła pilotów. Robert Morane otwiera przy swych zakładach szkołę pilotów, przeznaczoną wyłącznie dla kobiet. (To musi być złoty interes! — przyp. kronikarza).

Odznaczenie Costes'a. Costes otrzymał w roku bieżącym złoty medal F. A. I. za przelot z Europy do Ameryki Południowej, oraz za szereg zdobytych przez siebie rekordów. Prócz Costes'a, kandydatami do tego najwyższego odznaczenia F. A. I. byli w tym roku: dr. Eckener, kom. Byrd, Jimenez, Inglosias oraz Kronfeld. Dotychczas zaś posiadaczami złotych medali F. A. I. są: de Pinedo, Cobham, Lindbergh i Hinkler.

GRECJA

Lotniczy port tranzytowy. W porcie lotniczym w Salonikach przeprowadzane są wielkie roboty inwestycyjne, mające na celu rozszerzenie lotniska oraz dostosowanie urządzeń portu do nowoczesnych potrzeb i wymagań. Rząd grecki pragnie uczynić z Salonik tranzytowy port lotniczy między Europą Środkową i Azją.

HOLANDJA

Komunikacja z Indjami. Jak już donosiliśmy, wkrótce powstać ma linja regularnej komunikacji lotniczej pocztowo-pasażerskiej, łącząca Holandję z Indjami Niderlandzkiemi. Inauguracja tej linji nastąpi prawdopodobnie we wrześniu bieżącego roku. Narazie samoloty kursować będą raz w tygodniu, zaś przelot na całej trasie trwać będzie około 10 — 12 dni z lądowaniami w Norymberdze, Budapeszcie, Sofji, Konstantynopolu, Aleppo, Bagdadzie, Buchirze, Karachi, Kalkucie, Rangoonie, Bangkoku i Batawji. Komunikacja odbywać się będzie przy użyciu 18-miejscowych samolotów Fokkera.

INDOCHINY

Aeroklub Indochiński. Dnia 27 maja powstał w Sajgonie aeroklub, którego statut, wzorowany na statucie Aeroklubu Francji, prawie niczem nie różni się od tego ostatniego. Dla zasilenia funduszów nowoutworzonego klubu projektowany jest cały szereg dochodowych imprez lotniczych. Między innemi zobaczyć będzie można w Sajgonie samolot Charognard, na którym w roku 1910 przeleciał nad Indochinami Van der Born. Jest to pierwszy samolot, jaki ukazał się nad półwyspem Indochińskim oczom zdumionych i przerażonych wówczas mieszkańców.

ITALJA

Budżet lotniczy. Rząd Italji na ostatnio odbytem posiedzeniu rady ministrów postanowił wystąpić z wnioskiem o powiększenie budżetu armji na rok 1930/31 o pół miljarda lirów. Z sumy tej przypada na powiększenie budżetu lotnictwa wojskowego 80 miljonów.

JAPONJA

Komunikacja sterowcami. W Japonji zawiązało się towarzystwo lotnicze z kapitałem 15.000 dolarów, które ma na celu zorganizowanie i eksploatowanie linji komunkacji lotniczej między Tokjo i San Francisko. Przeloty na tej linji będą się odbywały przy użyciu sterowców. Inauguracja linji ma nastąpić jesienią 1931 roku.

NIEMCY

Frekwencja krajowych zawodów lotniczych. Do krajowych zawodów lotniczo-sportowych, które odbyły się w Niemczech między 3 a 7 lipca r. b., zgłoszonych zostało 75 samolotów turystycznych. Ponieważ koszty organizacyjne, związane z urządzeniem zawodów przy tak wielkiej frekwencji zawodnków, przekroczyły możliwości finansowe Aeroklubu Rzeszy Niemieckiej, musiano ograniczyć udział do 50 maszyn.

Trzecie zwycięstwo Fieselera. Słynny pilot niemiecki, Gerard Fieseler, w czasie ostatnio odbytych konkursów akrobacyj lotniczych w Niemczech po raz trzeci zrzędu zyskał tytuł mistrza akrobacji, osiągając 1547 punktów. Na drugiem miejscu znalazł się pilot Stoeber (1048 punktów), na trzecim zaś Gutmann (1010 punktów).

Zmiana silników na „Do. X". Niemcy nie porzucili myśli zdobycia Atlantyku drogą powietrzną ze wschodu na zachód przy użyciu samolotu. Jednak przygotowania do tego lotu napotykają na ciągłe przeszkody i zmiany decyzji. Między innemi wodnosamolot „Do. X" przeznaczony do tego wyczynu i już prawie od roku „gotowy do lotu" znów zmienia swoje 12 silników. Tym razem wbudowuią mu 12 Curtiss-Conqueror po 600 MK.

Nowe samoloty Albatrosa. Znane z czasów wojny i z popularnych u nas „Beczek" (B 2) zakłady Albatros ukończyły budowę i dokonywują prób w locie z szeregiem nowych samolotów swojej konstrukcji. Są to: samolot komunikacyjny L. 83 (dolnopłat) z silnikiem Junkers 280 MK, trzyosobowy samolot turystyczny (dolnopłat) z zamkniętą kabiną L. 100, zaopatrzony z silnik Argus As. 8, oraz sportowo-szkolny górnopłat dwumiejscowy (siedzenia obok siebie) L. 101, również z silnikiem Argus As. 8.

Aeroklub Wirtschaft. „Aeroklub Wirtschaft" — jest to nowopowstała organizacja, a raczej towarzystwo z ograniczoną odpowiedzialnością, pozostające pod opieką Aeroklubu Niemiec, a mające na celu najrozmaitsze udogodnienia dla turystyki i komunikacji lotniczej. Nowe towarzystwo zajmuje się obecnie:

1) zbieraniem i ogłaszaniem danych o miejscach przelotu granic wszystkich państw, o strefach zakazanych i przepisach lokalnych;

2) wystawianiem tryptyków lotniczych do państw należących do konwencji tryptykowej F. A. I.;

3) udzielaniem porad co do trasy lotów turystycznych, z uwzględnieniem biuletynów meteorologicznych, stref złej pogody i t. p., oraz

4) wydawaniem map lotniczych.

SZWAJCARJA

Samolot górski. Szwajcarskie towarzystwo transportów lotniczych „Alpar" wprowadza na swoich linjach nowy typ samolotu pasażerskiego, przeznaczony specjalnie do odbywania przelotów nad górami. Jest to jednopłat Alfred Comte A C 4 z silnikiem 230 MK. Maksymalna szybkość tego samolotu wynosi 200 km godz. A C 4 wznosi się do wysokości 5000 m z czterema pasażerami i pilotem.

STANY ZJEDNOCZONE

Nowy samolot pasażerski. Do nowego samolotu typu Burnelli, przeznaczonego dla amerykańskich linij komunikacji lotniczej, zastosowano najnowsze silniki Packard-Diesel na ciężkie paliwo. Odbyte próby fabryczne wypadły pomyślnie. Wkrótce nastąpić mają ponowne próby samolotu i silnika w locie, wobec komisji Departamentu Handlu.

W razie pomyślnego wyniku tych prób samolot Burnelli zostanie zakupiony przez rząd i będzie produkowany seryjnie dla państwowych linij komunikacji lotniczej.

Burnelli mieści 20 pasażerów i zaopatrzony jest w dwa silniki Packard-Diesel o sile po 800 MK każdy.

Kobiecy rekord skoku ze spadochronem. W miarę, jak samoloty osiągają coraz większe wysokości, wzrastają też rekordy skoków ze spadochronem. Dotychczasowy kobiecy rekord tego rodzaju wynosił 4.200 m. Dn. 2-go lipca r. b. p. Schamacker skoczyła ze spadochronem z samolotu, który znajdował się na wysokości 4.785 m. Ziemia uprzejmie i lekko przyjęła młodziutką recordwooman wraz z jej barografem, dzięki któremu rekord został oficjalnie skontrolowany i zatwierdzony.

Proces Fokkera. Słynnemu holenderskiemu konstruktorowi samolotów Antony Fokkerowi prokurator stanu New-York wytoczył proces. Fokker oskarżony jest o to, że wykonywał akrobacje lotnicze nad terytorjum Stanów Zjednoczonych, nie posiadając licencji amerykańskiej w swoim dyplomie pilota F. A. I. Podobno podsądny tłumaczy swoje postępowanie nadmiarem radosnego wzruszenia z powodu szczęśliwego lądowania Kingsford Smitha po wspaniałym locie „Krzyża Południa" do New-Yorku.

10-godzinny lot na 30-konnej awionetce. Sportowy górnopłat Aeronca z 30-konnym silnikiem Aeronca wykonał przelot z lotniska w Cincinatti (Ohio) do New-Yorku w czasie 10 godzin i 10 minut.

Rekordowy czas szkolenia w pilotażu. W cywilnej szkole lotniczej w Roosevelt wyszkolono w pilotażu trzech młodych ludzi w ciągu jednego przedpołudnia. Zgłosili się oni na lotnisko o wschodzie słońca i po siedmiu godzinach lotów zostali wszyscy trzej wylaszowani bez wypadku.

Nowy rekord światowy. Przed kilku tygodniami został pobity rekord światowy wysokości w locie na wodnosamolocie z obciążeniem 500 kg. Zdobywcą nowego rekordu, wyrażającego się liczbą 9.800 m wysokości, jest Borys Siergiejewskij, pilot fabryczny zakładów Sikorskiego.

FELJETON



LEGENDA O PORUCZNIKU ŻWIRCE — WRAŻENIA CHALLENGE'OWE

W poprzednim numerze pouczałem młodych adeptów lotnictwa, jak mogą poznać między innymi kapitanami, kapitana Babińskiego. Obecnie pragnę podać rysopis drugiego asa lotnictwa sportowego, a mianowicie porucznika Franciszka Żwirki.

Żwirko jest Wołodyjowskim naszego lotnictwa sportowego. Żółtych wąsików wprawdzie nie nosi, ale gdyby się uparł, mógłby „takowe" z łatwością zapuścić. Ale ponieważ, jak się rzekło, wąsików nie nosi, wygląda jak nowonarodzone dziecko i niktby nie przypuścił, że dzieciątko jest najwszechstronniejszym pilotem. Gdy lata po świecie, mając za pasażera popularnego inżyniera Wigurę, zawsze tak się dzieje, że tubylcy rzucają się przedewszystkiem na Wigurę jako na sprawcę przylotu z obcych stron, ponieważ dziecinnie prezentująca się osoba Żwirki ginie w cieniu bohaterskiego wyglądu sympatycznego inżyniera.

Ale co winien Wigura, że ma prezencję taką, jakby przeleciał Atlantyk kilkadziesiąt razy tam i zpowrotem oraz jak człowiek mający za sobą jedną podróż na księżyc odbytą rakietowym sposobem? I co winien porucznik Żwirko, że nie zmienił wyglądu od urodzenia?

Porucznik Żwirko jest — jak rzekłem — najwszechstronniejszym pilotem. Lata na wszystkiem, w co go wsadzą i w co sam wsiądzie. Od potężnej maszyny pościgowej, na której z brawurą i ślicznem czuciem „kręci" zawiłe akrobacje, aż do mizernej „dyrdymały" latającej, słabosilnikowego samolotu; na wszystkiem lata z jednaką satysfakcją. Specjalnością atoli porucznika są loty długodystansowe. To lubi specjalnie i gdyby mógł, oblatywałby dookoła starą matkę ziemię do końca długiego żywota. Niestety, silniki, benzyna, smary i t. p. elementy lotnictwa przydzielane są nawet takim pilotom, jak Żwirko, w ilości ograniczonej, ze zrozumiałych względów natury budżetowej.

Porucznik Żwirko jest prawdziwym przyjacielem młodzieży lotniczej i to jest jego przemiłą cechą.

Jako oficer, którego pieczy Departament Aeronautyki powierzył najpierw Aeroklub Akademicki Warszawski, a następnie Centrum P. W. Lotn. w Łodzi, potrafił sobie zaskarbić zaufanie stron obu, czyli musiał wykazać bardzo wiele taktu, bezstronności oraz włożyć wiele pracy rzetelnej i uczciwej.

Porucznik Żwirko z powodu „nawalenia" silnika nie skończył raidu międzynarodowego. Wyobrażam sobie jego zmartwienie, które wszyscy z nim dzielimy. „Trudno, się mówi".

Wogóle mieliśmy pecha w tym raidzie. Karpiński przez głupiego wyrostka utknął w drodze. Poco lata z wyrostkami? Nie może latać z kimś poważniejszym?! Orliński, Rutkowski, Babiński, Muślewski, Bajan — wszystkich mniej lub więcej pech prześladował.

Nic to! Aleśmy zawsze nieco pięknych rzeczy widzieli, a zwłaszcza słyszeli.

Wielki megafon informował nas, oczekujących na lotnisku warszawskiem na pierwszych raidzistów, że przed chwilą wylądował lotnik angielski na samolocie Avro-Pawian z silnikiem Cyprus. Autentyczne. Weseliliśmy się z tego powodu bardzo, zwłaszcza, że nie był to żaden dowcip, tylko powierzono zacnemu skądinąd młodzieńcowi, obdarzonemu gigantofonicznym głosem, odczytanie z kartki paru zdań informacyjnych. Bogu ducha winien młodzian „niewyznający się" na lotnictwie, odczytał z kartki, niezbyt wyraźnie napisanej, zdanie wyżej wymienione, przekręcając Avro-Aviana z silnikiem Cirrus na małpę i Cyprusia. Zrobił dobrze, bo było wesoło. A cóż jest cenniejszego od dobrego humoru?

Jak zobaczyłem Płonczyńskiego i Korbla (z zębami!), to się tak ucieszyłem, jakbym sam przyleciał, a oni mnie witali. Poczciwe chłopaki, niech im Bozia da zdrowie, finanse i dużo dzieci.

Erwudziaki podratowały honor Polski. W przyszłości będzie jeszcze lepiej. Wszyscy są cali, maszyny też prawie wszystkie, więc się cieszymy i „byczo jest" — jak mówi poeta.

T. P.

NAUKA PILOTAŻU

WIRAŻE

Najtrudniejszą z akrobacyj lotniczych jest wiraż... dobrze wykonany
(płk.-pilot Jerzy Kossowski)

Ponieważ w polskiem szkolnictwie lotniczem brak wszelkich przepisów i wskazań teoretycznych, co do sposobów nauki latania, z konieczności tworzą się drogą ustnej tradycji „recepty" na wykonywanie poszczególnych ewolucyj, startu i lądowania. Recepty te często zawierają wskazania nieścisłe, niedostateczne, a czasem nawet wręcz błędne. Instruktorzy nasi latają sami i uczą latać innych według różnych zasad i różnych teoryj, niezależnie od tego, czy szkolą t. zw. systemem francuskim, czy też — od niedawna obowiązującym w wojkowem lotnictwie — angielskim. Kursy unifikacyjne dla instruktorów — jeżeli nawet są organizowane — traktuje się u nas niesłychanie pobłażliwie, byle zbyć. Rezultatem takiego lekceważenia sprawy jest cały szereg trudności przy przechodzeniu ucznia z jednego typu samolotu na inny, albo od jednego instruktora do drugiego: to, co wdrożono uczniowi w początkach szkolenia, wykorzenia się u niego później, lub też uczy się go rzeczy zupełnie dlań nowych pod koniec jego pobytu w szkole, — rzeczy, które powinien już umieć oddawna, kończąc pierwszą szkolną maszynę. Często młody pilot uzyskuje dyplom, będąc już zmanierowanym przez instruktora, który nauczył go nieprawidłowo latać. Nie chcę przesądzać tej kwestji, ale zdaje mi się, że bardzo wiele wypadków śmiertelnych w lotnictwie, powstałych „z winy pilota" ma swoje źródło w nieprawidłowym sposobie pilotowania, którego ofiara katastrofy nabyła już w szkole lotniczej.

Nie jest bynajmniej winą instruktora, że nauczył swego ucznia latać źle, czy też nieprawidłowo.

Sam przecież tak właśnie lata.

Nie zabija się jednak? — Rzeczywiście; rozporządza bowiem nabytem lub wrodzonem czuciem, które nawet bez pełnego udziału jego świadomości — dyktuje mu, jak daleko posunąć może swój błąd, aby nie spowodować niebezpieczeństwa. Ale czucia nie można nikogo nauczyć i dlatego uczeń, nieobdarzony niem przez naturę, latając nawet najbardziej pokatolicku, metodą swego mistrza, z łatwością spowodować może śmiertelną kraksę.

Cóż dopiero, gdy zacznie kręcić akrobację, posługując się źle podanemi „receptami"?

W dziedzinie akrobacji jedyną dobrą praktyczną wskazówką, która ukazała się w druku (nakładem Przeglądu Lotniczego 1929) jest króciutka broszura płk. pilota Jerzego Kossowskiego „ O sposobie wykonywania akrobacyj powietrznych", stanowiąca odbitkę artykułu z Przeglądu Lotniczego.

Broszura powyższa, wolna od wszelkich rozważań teoretycznych, opatrzona natomiast objaśniającemi rysunkami (nawiasem mówiąc wykonanemi nie dość dokładnie, gdyż nie pokazano na nich położenia sterów), stanowi niezwykle pożyteczny, a w naszych warunkach jedyny podręcznik dla pilotów, rozpoczynających naukę akrobacji — pod warunkiem jednak, że posiadają oni pewien instynkt lotniczy i czucie, lub też, że latają zupełnie prawidłowo.

Wykład poruszeń sterami u płk. Kossowskiego jest jasny i niewątpliwie dobry. Zarzuciłbym tylko jedno jego publikacji: zbytnią suchość. Świetny ten pilot ogranicza się do podania tego tylko, co nazywam „receptą" na looping, na Immelmana, na beczkę i t. d. Nie wymienia natomiast błędów i nieprawidłowości prowadzenia maszyny w przedstawionych przez siebie ewolucjach. Otóż, mojem zdaniem, nauka pilotażu ma to do siebie, że aby być dobrze zrozumianym, trzeba nie tylko powiedzieć (i pokazać) uczniowi jak należy daną ewolucję wykonać, ale trzeba także powiedzieć (i p o k a z a ć!), jak jej wykonywać nie należy.

Celem mojego artykuliku nie jest dawanie nowych recept, a jedynie zwrócenie uwagi instruktorów i pilotów na to, co robią sami w powietrzu i czego uczą innych. Pewnego rodzaju samokontrola w pilotowaniu powinna, mojem zdaniem, stanowić zasadę każdego lotnika. Przy braku tej kontroli nawet najlepszy pilot manjeruje się prędzej, czy później; przyzwyczaja się do wygodniejszego, choć częstokroć wadliwego sterowania, a wreszcie gdy nadchodzi moment niebezpieczeństwa, zapomina o znanych mu prawidłach; traci się i — z przyzwyczajenia, prowadząc maszynę nieprawidłowo — popełnia błędy grożące w swej konsekwencji śmiercią. W większym jeszcze stopniu dotyczy to instruktorów, którzy nietylko powinni nauczyć swych uczniów latać prawidłowo, ale muszą poświęcić wiele uwagi na ich przypadkowe błędy, mogące wejść w nałóg z braku świadomości o niebezpieczeństwie, jakiego stać się mogą powodem.

Nie mam także zamiaru zajmować się na tem miejscu teoretycznemi rozważaniami wszystkich ewolucyj lotniczych, ani nawet udzielać wskazówek praktycznych co do całości nauki latania. Ograniczę się jedynie do przedstawienia nauki wirażu tak, jak według mnie powinna ona być podana uczniowi, po zaznajomieniu go z działaniem sterów w każdem położeniu płatowca w locie.

Wiraż jest podstawą wszystkich ewolucyj powietrznych i całej akrobacji. Kto robi go prawidłowo, kto umie wykonać skręt po łuku o dowolnym promieniu i z dowolną (w granicach możliwości) szybkością, według woli w płaszczyźnie poziomej, tracąc, lub nabierając szybkości, ten może zacząć kręcić akrobację, wziąwszy za podstawę broszurę płk. Kossowskiego i — oczywiście „wpuściwszy lwa do młodego serca".

Zasadniczą nauką wykonywania wirażu podzielić można na trzy dość odrębne działy: 1) Wiraż na pełnym gazie, 2) wiraż na gazie zredukowanym i 3) wiraż bez gazu lub z wyłączonym silnikiem.

I. Wiraż na pełnym gazie.

Zasadą niemal wszystkich instruktorów, jakich znano, jest prowadzenie maszyny w wirażu na pełnym gazie po horyzoncie, w płaszczyźnie poziomej, t. j. bez podciągania. Wychodzą oni z założenia, iż wiraż taki najczę-

ściej uczeń robi wkrótce po starcie, a więc na niewielkiej wysokości, i nadmiar mocy silnika powinien pójść w tym wypadku na wzmożenie szybkości poziomej, co zapewni pilotowi większe bezpieczeństwo, usuwając ewentualność ślizgu na skrzydło.

Taki pogląd daje w swym wyniku dwa skrajnie przeciwne wypadki: w pierwszym uczeń przyzwyczaja się do „duszenia" maszyny i boi się szybko nabierać wysokość w wirażu; w drugim — jeśli jest młodym orłem i ma odwagę zrobić samodzielnego amerykana będąc już pilotem — nie może sobie poradzić z podciąganym wirażem, robi go nieprawidłowo, przeciąga, traci szybkość i niejednokrotnie kończy korkociągiem (często śmiertelnym).

Jestem stanowczo zwolennikiem wirażu podciągniętego, t. j. takiego, przy którym cały nadmiar mocy silnika zużywa się na skręt i zyskiwanie wysokości.

— Zmuszać maszynę do wycia na pełnych obrotach w poziomym skręcie? — To nie jest fair, panowie koledzy! Silnik pracuje, maszyna chce iść w górę — pozwólcie na to. Więcej: dopomóżcie do tego. Konstruktor ofiarowuje wam taką i taką wysokość w określonym czasie; stanowi to jego ambicję. Nie trzeba wzbraniać jego samolotowi wykazania zalet, któremi rozporządza.

— Wasz uczeń, panowie instruktorzy?

— Nie, nic mu nie będzie: pokażcie tylko, i l e i j a k można pociągnąć ster na siebie. Jeżeli wasz uczeń c z u j e maszynę, podciągnie więcej; jeśli jest patałachem zastosujecie się do jego miernych zdolności, aby go zbytecznie nie narażać.

A teraz — właśnie: j a k?

Po starcie i na małej wysokości przed wirażem k o n i e c z n i e t r z e b a „podusić" maszynę, przesuwając drążek sterowy wprzód, póki samolot nie uzyska położenia poziomego (w linji lotu). Następnie położyć go na skrzydło, używając lotek i lekko akcentując nogą (przy prawym wirażu, zwłaszcza na lekkich typach maszyn, dawanie nogi jest zwykle zbyteczne). Kiedy już maszyna leży na skrzydle i zaczyna zawracać, łagodnie podciągnąć drążek na siebie i w miarę potrzeby wycofując nogę, lub nawet (przy ostrych wirażach ponad 180° skrętu) podtrzymując nogą „górną" (prawą w lewym wirażu i naodwrót). Chcąc wyprowadzić maszynę w danym kierunku, należy jednocześnie przełożyć płynnym ruchem drążek sterowy na górną burtę (w lewym wirażu — prawą i naodwrót) oraz dać głęboko górną nogę, póki maszyna się nie podniesie. Dopiero wtedy drążek sterowy oddać wprzód, tyle, aby nie stracić szybkości i odzyskać położenie maszyny przed rozpoczęciem wirażu.

N i e n a l e ż y: 1) kłaść maszyny tylko nogą, akcentując zaledwie lotkami, 2) podnosić z wirażu tylko lotkami, wyrównując zaledwie orczyk bocznego nożnego steru.

N i e w o l n o podtrzymywać maszyny w czasie skrętu lotką! Jest to częsty błąd, spotykany w mej 11-letniej praktyce u większości pilotów. Tego rodzaju „podtrzymywanie", czyli przeciwdziałanie zbytniemu pochylaniu się samolotu na skrzydło, przy utracie szybkości najczęściej powoduje korkociąg, gdyż stanowi typowe s k r z y ż o w a n i e s t e r ó w

Przy sosobności zwracam uwagę, że pozorne skrzyżowanie sterów, mające miejsce n. p. w l e w y m wirażu, gdy drążek sterowy pochylony jest w l e w o, zaś orczyk steru bocznego (dla utrzymania linji wznoszącego się łuku wirażu) naciśnięty p r a w ą nogą, nie jest niebezpieczne: może tu nastąpić conajmniej lekki ześlizg na lewe skrzydło, gdyż maszyna nie pójdzie zasadniczo z lewego wirażu w prawy korkociąg, a „wdepnięta" prawa noga nie pozwoli na korkociąg lewy. Tymczasem przy podtrzymywaniu lotką (n. p. w lewym wirażu), samolot z łatwością może pójść w lewy korkociąg, mając do tego wszystkie dane: zaakcentowaną lewą nogę i prawe lotki skrzyżowane.

Tak więc w wirażu (i to w każdym wirażu, a nie tylko na pełnym gazie) drążek sterowy aż do czasu wyrównania maszyny można posuwać conajwyżej od burty, na którą pochylamy maszyną, do położenia środkowego i n i e d a l e j! Dopiero przy wyprowadzaniu, naciskając jednocześnie „górną" nogą orczyk, trzeba przesunąć drążek w stronę „górnej" burty.

Wielkość wzniesienia osiąganego przy wirażu regulowana jest w pierwszym rzędzie przez stopień pociągnięcia drążka sterowego ku sobie, a następnie przez ster boczny, którym można zmieniać położenie marki silnika nad horyzontem.

Oznakami nieprawidłowego wykonania wirażu są: prąd wiatru od strony zewnętrznej lub wewnętrznej łuku krzywizny oraz nadmierne zmniejszanie się szybkości samolotu, aż do zawalenia się na głowę płatowca przy zupełnej jej utracie. Oznaki te są jakby sygnałami ostrzegawczemi, na które pilot powinien reagować natychmiast.

Rozpatrzmy je na przykładach.

1. Pilot wykonując prawy wiraż czuje silny prąd wiatru z prawej strony.

B ł ą d: Maszyna ślizga się w prawo: a) naskutek utraty szybkości, lub b) naskutek zbytniego podtrzymywania górną (lewą) nogą.

R e a k c j a: a) wyrównać, oddalając drążek sterowy wprzód i ponownie położyć do wirażu, mniej ciągnąc; b) dać lekko prawą nogę.

2. Pilot wykonując prawy wiraż czuje silny prąd wiatru z lewej strony.

B ł ą d: a) Wiraż robiony samą nogą, lub też b) podtrzymywany lotkami.

R e a k c j a: a) wycofać nogę i lekko pochylić drążek sterowy w prawo; b) zaprzestać podtrzymywania lotkami (można również wyrównać maszynę i wprowadzić powtórnie w wiraż prawidłowy).

3. Podobne błędy mogą mieć miejsce w lewym wirażu. Przyczyny ich i reakcja na nie są tak zbliżone do wyżej podanych, że nie będę rozważać tych wypadków szczegółowo.

4. Pilot wykonując bardzo silnie podciągnięty lewy wiraż, zauważa znaczną stratę szybkości (słuchowo: cichnący szum pędu płatowca, oraz — czuciowo: malejącą siłę odśrodkową, przyciskającą go do siedzenia gondoli i słabnący napór na stery).

B ł ą d: Maszyna za bardzo podciągnięta.

R e a k c j a: Dopóki rozporządza się jeszcze szybkością dostateczną dla zareagowania samolotu na zmianę położenia sterów, t. j. dopóki maszyna nie przechodzi w korkociąg i nie wali się na głowę (na skrzydło lub na ogon), poprawienie błędu jest możliwe a) przez łagodne dodanie lewej nogi lub b) przez przesunięcie drążka sterowego lekko w przód. W przeciwnym wypadku (przy całkowitej utracie szybkości) trzeba — jak wiadomo — przedewszystkiem zyskać szybkość przez pociśnięcie drążka sterowego, poczem wyprowadzić samolot do linji lotu.

Kończąc uwagi o wirażu na pełnym gazie, chciałbym jeszcze dodać, że w wypadku, gdy wiraż ten wykonywany jest na większych wysokościach (nie bezpośrednio po starcie), można przed jego rozpoczęciem pominąć „poduszenie“ maszyny, o którem mowa na początku tego wywodu. Osobiście uczę od początku moich uczniów robić taki wiraż z tego położenia maszyny, w jakiem się ona znajduje w czasie wznoszenia się, przyczem jednak nie można oczywiście podciągać samolotu do takiego stopnia, jak w wypadku poprzedniem.

II. Wiraż na zredukowanym gazie.

Bardzo rozpowszechnione mniemanie, że wiraż na zredukowanym gazie nie powinien być „podciągany“ ma swoje proste uzasadnienie w tem, iż gaz redukuje się po to, aby lecieć w linji poziomej, nie wznosząc się już wyżej. Niesłuszną natomiast jest przesadna obawa przed podciągnięciem maszyny w tych warunkach. Można to zrobić — w mniejszym oczywiście stopniu, niż przy pełnych obrotach silnika — mając na widoku szczególne wypadki, przy których taki wiraż jest nieodzownie konieczny.

Zdarzyć się to może dość często, zwłaszcza w locie grupowym, kiedy przejście na pełny gaz dla uzyskania w wirażu większej szybkości mogłoby popsuć szyk klucza.

Zasady wykonywania wirażu na zmniejszonych obrotach silnika są zupełnie podobne do zasad, o których mówiłem wyżej, z tą różnicą, że jeżeli wiraż ma być wykonany horyzontalnie, podciągnięcie sterem wysokości winno być synchronizowane z pochyleniem maszyny na skrzydło, t. zn. — że im bardziej (głębiej) kładziemy płatowiec w wiraż, tem więcej ściągnąć trzeba drążek sterowy na siebie. Przy ostrzejszych (głębszych) wirażach następuje zamiana sterów: bocznego na głębokości, o czem należy pamiętać i co uczniowi trzeba koniecznie wytłumaczyć oraz pokazać praktycznie.

Wiraż na zredukowanym gazie, jako pierwszy rodzaj skrętu, który uczeń sobie zazwyczaj przyswaja, powinien zostać mu podany metodą możliwie najłatwiejszą i jednocześnie wykluczającą odrazu najważniejsze błędy. Za taką metodę uważam k o l e j n e — a nie j e d n o c z e s n e — oddawanie uczniowi sterów w powietrzu przy wykonywaniu tej zasadniczej ewolucji.

Najpierw należy pokazać i nauczyć ucznia prawego wirażu, ponieważ maszyna w prawo skręca łatwiej, nawet bez użycia nogi. Później dopiero przejść do lewego skrętu, który jest bardziej skomplikowany przez konieczność akcentowania bocznym sterem.

N a j p i e r w oddać trzeba uczniowi drążek sterowy i zwracać uwagę na działalność lotek w wirażu, samemu prowadząc maszynę nogami i ściągając. Potem dopiero całkowicie można powierzyć mu drążek sterowy, a wreszcie także i orczyk.

Z kilku stosowanych przezemnie metod nauki wirażu, ta okazała się najlepszą, ponieważ: 1) uczeń opanowywał stery kolejno, nie rozpraszając uwagi na wszystkie trzy elementy ich ruchu; 2) pracował przedewszystkiem lotkami, unikając tak częstego błędu, jakim jest robienie wirażu głównie przy użyciu steru bocznego; 3) uzyskiwał b. szybko dużą sprawność w kolaboracji i synchronizacji ruchów wszystkiemi sterami.

III. Wiraż bez gazu.

Wiraż bez gazu, albo z wyłączonym silnikiem, — pominąwszy spirale i skoble, jako wypadki szczególne, oraz akrobację, jako nie mieszczącą się w ramach niniejszego artykułu — ma zastosowanie praktyczne najczęściej przy podchodzeniu do lądowania, a zwłaszcza w czasie lądowań przymusowych. Już to samo wskazuje na fakt, że wiraże bez gazu praktycznie stosowane, są w większości wypadków nisko nad ziemią. Z tego też powodu błędy pilotażu, mające miejsce przy ich wykonywaniu, są o wiele niebezpieczniejsze, niż przy innych skrętach.

Jednak wbrew powyższemu zauważyłem, że na naukę skrętu bez gazu kładzie się b. niewielki nacisk i pozwala się wykonywać go uczniowi byle jak, a często nawet nie pokazuje się tego wirażu wcale, pozostawiając go inicjatywie ucznia po wylaszowaniu.

W wyniku takiego traktowania sprawy, uczeń — zwłaszcza nisko nad ziemią i podczas lądowań przymusowych — robi wiraż nogą i krzyżuje stery, podtrzymując maszynę lotkami, co przy b. łatwej utracie szybkości — jak wiadomo — powoduje korkociąg.

Dlatego przy nauce wirażu bez gazu trzeba koniecznie przyzwyczaić ucznia do b. małej wysokości, na której zupełnie prawidłowo wiraż taki powinien być zrobiony. Zaczynając od skrętu z dużą szybkością, stopniowo przechodzić do coraz mniejszych tak, aby z całą szybkością mógł on prowadzić maszynę w wirażu bez gazu w każdych praktycznie spotykanych warunkach przymusowego lądowania.

Oto chyba wszystko, co w szczupłych ramach artykułu da się powiedzieć praktycznie o nauce skrętów. Nie ośmielam się twierdzić, że uwagi moje ujmują wszystkie najważniejsze zagadnienia wirażu i byłbym b. zadowolony, gdyby inni starsi i wytrawniejsi piloci zechcieli dorzucić od siebie cośniecoś do tego krótkiego wykładu, lub przedyskutować niniejszy artykuł na gościnnych zawsze łamach „Skrzydlatej Polski“. Sądzę jednak, że trzymając się tego, co tu powiedziałem, wielu młodych lotników przekona się naocznie o swych błędach w pilotowaniu, lub utwierdzi się w zasadach, które stosuję przy wykonywaniu wiraży.

Najważniejszą z zasad, na które chciałbym zwrócić uwagę wszystkich instruktorów i młodych pilotów j e s t : n i e k r z y ż o w a ć s t e r ó w! n i e p o d t r z y m y w a ć l o t k ą m a s z y n y w w i r a ż u!

Por. pil. Janusz Meissner

Z CHALLENGE'U



Niemiecka awionetka Arado L 2a.

BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

(Lista i adresy klubów podane w Vademecum, na 2-ej str. okładki)

AEROKLUB AKADEMICKI
WE LWOWIE
POLITECHNIKA
XXXX

Urzędowanie zarządu. W okresie wakacyjnym zarząd A. A. L. urzęduje w lokalu Klubu we wtorki i piątki każdego tygodnia od 19-ej do 21-ej.

Szkolenie. Do Centrum P. W. Lotn. w Łodzi na drugi turnus wysłano pięciu kandydatów: kol. kol. Solaka Jerzego, Sędzika Stanisława, Pruszyńskiego Józefa, Pawlińskiego Marjana i Wierciaka Jana.

Trening. Z powodu braku taboru, lotów treningowych w miesiącu lipcu nie było. Remont awjonetki klubowej JD2-bis jest na ukończeniu.

Poszukiwanie nowych terenów szybowcowych. W miesiącu lipcu członkowie A. A. L. i Z. A. w osobach kol. kol. Czerwińskiego, inż. Grzeszczyka i Matza wyjechali na wybrzeże morskie celem poszukiwania nowych terenów szybowcowych.

Kier. Sekcji prop.-pras.
w z. (—) **Józef Radzimiński.**

AEROKLUB AKADEMICKI
W KRAKOWIE
RYNEK GŁÓWNY 6
TEL. 22-78

Zmiana Zarządu. Dnia 14.VII. r. b. odbyło się nadzwyczajne walne zgromadzenie członków, na którem został wybrany nowy prezes Zarządu A. A. K., major pil. Zenon Romanowski. Ponadto weszli w skład Zarządu: inż. Mieczysław Siekierski i kpt. dr. Kazimierz Michalik.

Zmiana oficera łącznikowego. Od połowy czerwca b. r. zaszła zmiana na stanowisku oficera łącznikowego Klubu: w wiejsce por. pil. Jana Gaździka wyznaczony został por. pil. Marjan Urbański, który energicznie i bardzo życzliwie pomaga w pracy Klubowi.

Loty. W czasie od 1 kwietnia do 1 lipca b. r. Klub wykonał lotów 370 w czasie 62 godz. 12 minut. Korzystało z treningu 11-u pilotów.

Podhalański zlot awionetek. Dnia 3 sierpnia b. r. A. A. K., przy poparciu Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, urządza „Podhalański Zlot Awionetek" z okazji uroczystości otwarcia pierwszego lotniska turystycznego w Nowym Targu.

Szkolenie. Od dnia 5 sierpnia b. r. zacznie się w Klubie szkolenie w lataniu za opłatą dla specjalnej grupy koleżanek i kolegów w ilości 10 — 12 osób.

Awionetka konstrukcji kolegi Józefa Sido zostanie w najbliższych dniach oblatana i zaczniemy na niej trening do wrześniowego krajowego konkursu awionetek.

Prace konstrukcyjne. Po oblataniu i zarejestrowaniu awionetki S1, wykończona zostanie następna awionetka tego typu, do której silnik przydzieliła Komisja Lotnictwa Sportowego.

Połączenie z Kołem Lotn. Państw. Szk. Przemysł. Omawiane połączenie Koła Lotniczego Państw. Szk. Przemysłowej z A. A. K. dojdzie zapewne w najkrótszym czasie do skutku. Obecnie większość członków Koła Lotn. Państw. Szk. Przemysł. jest członkami A. A. K.

Deklarację o przystąpieniu na członka Klubu złożył znany konstruktor, sierż. pil. Stanisław Działowski.

Z życia Klubu. Wakacje, urlopy i odejście kilku kolegów do wojska zmniejszyło tempo pracy i osłabiło życie towarzyskie Klubu.

Za Zarząd:
Sekretarz: (—) **P. Lisowski**

REGULAMIN
Podhalańskiego Zlotu Awionetek w Nowym Targu.

1. Nazwa i data. Krakowski Aeroklub Akademicki przy pełnem poparciu i współpracy Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. oraz Powiatowego Komitetu L. O. P. P. w Nowym Targu, pod wysokim protektoratem p. wojewody d-ra M. Kwaśniewskiego, p. d-cy D.O.K. V. gen. bryg. Aleksandra Jerzego Łuczyńskiego, dowódcy 3 grupy aeronautycznej ppłk. dypl. pil. St. Jasińskiego i dowódcy 2 pułku lotn. majora obs. Edwarda Karasia, urządza dnia 3-go sierpnia 1930 r. z okazji otwarcia pierwszego turystycznego lotniska — zlot awjonetek do Nowego Targu.

2. Zawodnicy. Zawodnikami w niniejszej imprezie mogą być wszyscy członkowie klubów lotniczych lub właściciele awjonetek, posiadający dyplom pilota sportowego lub wojskowego.

3. Zgłoszenia i terminy. Zgłoszenia należy przesłać do Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, Rynek Gł. 6, do dnia 28 lipca b. r.

Zgłoszenia po wymienionym terminie mogą być uwzględnione z tem jednak, że A. A. K. nie będzie mógł zapewnić pomieszczeń dla uczestników.

Wpisowe przesyłają zawodnicy lub kluby lotnicze, wraz ze zgłoszeniem do A. A. K., w wysokości 15 zł. od każdej zgłoszonej awjonetki. Wpisowe zwrócone być może tylko w razie nieprzyjęcia obsady do zawodów.

4. Trasa lotu. Awjonetki startują bądźto z miejsca swego postoju bezpośrednio do Nowego Targu lub też w dowolnym czasie, przylatując nie wcześniej, jak dnia 2 sierpnia b. r. do Krakowa, skąd w dniu 3-go sierpnia b. r. startują do Nowego Targu w czasie dowolnym tak, aby lądowały tam między godz. 9-ą a 10-ą. Trasa lotu dowolna.

5. Lądowanie. Lądowanie w Nowym Targu uczestników zlotu odbyć się może tylko od godziny 9-ej do 10-ej.

6. Kontrola. Uczestnicy przed odlotem muszą potwierdzić czas odlotu w dzienniku lotów przez odpowiednie organy lotniczych władz miejscowych. Zawodnicy przedkładają dzienniki lotów po wylądowaniu w Nowym Targu Komisji, która notuje czas lądowania, wyciągając z dziennika lotów odpowiednie dane, służące do klasyfikacji.

7. Pasażerowie. Obciążenie awjonetek dowolne. Ilość pasażerów dowolna. Pasażer nie może być dyplomowanym pilotem.

8. Władze zjazdu. Z ramienia A. A. K. władzami zlotu jest Komisja Sportowa (jury), w skład której wejdą: 1) przedstawiciel Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, 2) przedstawiciel Powiatowego Komitetu L. O. P. P. w Nowym Targu, 3) przedstawiciel lotnictwa wojskowego i 4) przedstawiciele A. A. K.

9. Klasyfikacje. Do zlotu dopuszczone są wszystkie awjonetki, będące własnością klubów lub pilotów, o mocy silnika do 100 K. M. Klasyfikacja odbędzie się oddzielnie dla dwóch wyczynów:

1) za największą ilość regularnie przebytych kilometrów z miejsca startu po dowolnej trasie do miejsca lądowania,

2) za prawidłowe, t. j. zgodne z niniejszym regulaminem i bez uszkodzenia, wylądowanie w Nowym Targu.

Do klasyfikacji wg. punktu 1) służyć będą dzienniki lotów, przyczem start do zlotu nastąpić może nie wcześniej, niż o godzinie 0,01 dnia 1 sierpnia b. r. Ilość przebytych kilometrów lotem od wymienionej wyżej daty do chwili wylądowania na lotnisko w Nowym Targu według § 4 rozstrzyga o zwycięstwie.

O klasyfikacji wg. punktu 2) zdecyduje wylądowanie w terminie oznaczonym wyżej na lotnisku w Nowym Targu.

10. Ogólne. Celem utrzymania porządku oraz zabezpieczenia należytej obsługi startowej każda awjonetka otrzymuje w kolejności zgłoszenia numer, który należy na kadłubie z dwóch stron wymalować cyframi arabskiemi białą kredową farbą. Numery poda A. A. K. zawodnikom pisemnie lub telegraficznie do dnia 1 sierpnia b. r. w kolejności zgłoszeń.

11. Dyskwalifikacja. Zawodnicy będą zdyskwalifikowani przez władze A. A. K.:

1) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu,

2) za umyślne wprowadzenie w błąd władz sportowych,

3) za nieprzestrzeganie przepisów startowych i prawa lotniczego.

12. Nagrody. Ustanawia się dla pilotów, którzy w myśl niniejszego regulaminu przelecą najdłuższą trasą w dowolny sposób na otwarcie lotniska turystycznego w Nowym Targu trzy nagrody: I., II. i III.

Ponadto dla wszystkich awionetek, które uczestniczyć będą w myśl niniejszego regulaminu w zlocie i wylądują na lotnistku w Nowym Targu między godz. 9-tą a 10-tą wydana zostanie artystyczna plakieta pamiątkowa. Plakieta stanowi własność posiadacza awionetki. Nagrody za ilość przebytych kilometrów stanowią własność pilota.

13. Protesty i zażalenia. Protesty i zażalenia kierować do A. A. K. Rozpatrywane będą tylko te protesty, które złożone zostaną na piśmie nie później, niż w dwa dni po ukończeniu zlotu. Do każdego protestu należy dołączyć wadjum w wysokości 50 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia bez wadjum nie będą rozpatrywane.

14. Ubezpieczenia. Klub organizujący zlot nie ponosi żadnych odpowiedzialności za jakiekolwiek wypadki.

15. **Obowiązki uczestników.** Zawodnicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń regulaminu, instrukcyj dodatkowych i rozporządzeń władz oraz nie dochodzić swych domniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Krakowski Aeroklub nie przyjmuje na siebie żadnych kosztów, związanych z wykonaniem zlotu przez uczestników, materjały pędne będą wydawane za opłatą względnie kredytowane.

16. Uzupełnienie przepisów. Krakowski A. A. rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu. Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołana jest jedynie komisja sportowa.

DZIAŁALNOŚĆ WOŁYŃSKIEGO KOMITETU L. O. P. P. W ŁUCKU

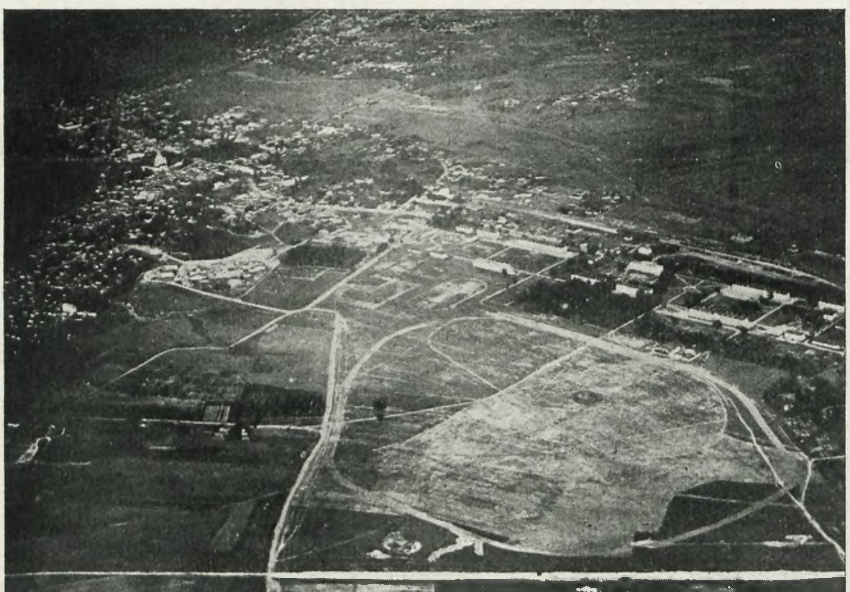
Wołyński Komitet Wojewódzki w Łucku rozpoczął pracę w roku 1924.

Rozwój L. O. P. P. na terenie Wołynia choć powoli, jednak stale posuwa się naprzód. Wołyński Komitet Wojewódzki w Łucku posiada obecnie ponad 11.000 zorganizowanych członków rzeczywistych, liczba członków wspierających, zorganizowanych w kołach szkolnych przekracza 9.000.

Trzeba zaznaczyć, że werbowanie nowych członków i sama organizacja kół napotyka na naszym terenie przeszkody trudne do zwalczenia; zwłaszcza na wsi, gdzie brak ludzi chętnych i organizatorów paraliżuje w bardzo wysokim stopniu rozwój L. O. P. P.

Z realnych, że tak się wyrazimy, wyników pracy Komitetu zasługuje na uwagę zbudowany w przeciągu 4 ostatnich lat, kosztem przeszło 330.000 zł. port lotniczy w Łucku.

Port jest zaopatrzony w hangar, mogący pomieścić 10 wojskowych aparatów, poza tem dom administracyjny, w którym mieści się elektrownia, warsztat, stacja meteorologiczna oraz mieszkania dla obsługi portu i pokoje gościnne.



Lotnisko w Łucku

W Kostopolu został wybudowany okazały dom ludowy, wartości 100.000 zł., w którym mieści się biuro Komitetu Powiatowego, sala posiedzeń, klub „Ognisko" i kinoteatr. Wszczęto wstępne prace celem uzyskania terenów: w Kowlu pod lotnisko, oraz w Horochowie, Włodzimierzu, Kostopolu i Dubnie pod lądowiska.

Zarząd wołyńskiego Komitetu, idąc po linji zakreślonej przez Zarząd Główny, nie nabywa samolotów, lecz przedewszystkiem dąży do budowania nowoczesnych lotnisk i lądowisk zakreślonych w planie ogólnym.

Pozatem Komitet wszystkiemi możliwemi drogami dąży do wzmożenia pracy w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwgazowej.

Utrzymuje stypendystów z Wołynia na Politechnice warszawskiej, wyróżniających się wybitnemi zdolnościami w dziedzinie lotnictwa. Utrzymuje 15 kół modelarskich z 190 modelarzami i organizuje nowe koła. Dąży do jaknajwiększego usprawnienia organizacji swoich placówek. Urządza kursy instruktorskie obrony przeciwgazowej dla ludności cywilnej i organizacyj.

Wyświetla filmy z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej. Urządza odczyty, dąży do uświadomienia jaknajwiększej liczby obywateli o konieczności organizowania się i ćwiczenia w obronie przeciwgazowej, rozprzestrzenia z tej dziedziny literaturę. Urządza imprezy dochodowe o charakterze propagandowym i t. p.

Do zarządu W. K. W. wchodzą:

Prezes: Henryk Józewski, wojewoda wołyński.

Wiceprezes: Stanisław Kalabiński, płk., dowódca garnizonu w Łucku i inż. Witold Ossowski, inspektor P. Z. U. W.

Skarbnik: Tadeusz Wierzbicki, dyrektor oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego w Łucku.

Sekretarz: Dr. Witold Habich, naczelnik Wydziału Zdrowia W. U. W.

Członkowie: Józef Skolimowski, prokurator S. O., Kazimierz Szelągowski, kurator Okręgu Szkolnego w Równem, Mojżesz Gliklich, Piotr Zurbienko, naczelnik stacji kolejowej w Łucku.

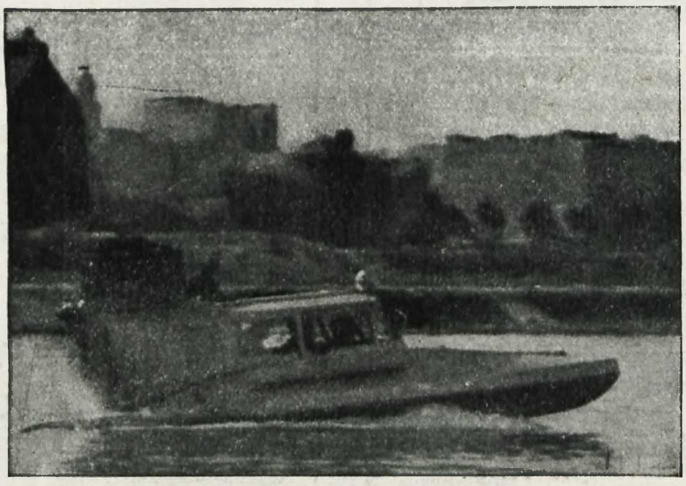
Zastępcy: Tomasz Łysek, inspektor szkolny w Łucku, Jerzy Zaniewski, por., dowódca Szwadronu Zapasowego 21 p. uł., Marjan Żaba, inspektor rolny W. U. W.

Z urzędu: Kazimierz Chwalibóg, prezes Izby Skarbowej w Łucku, Michał Tittenbrun, dyrektor Dyrekcji Lasów Państwowych w Łucku, Stefan Halewski, inspektor Policji Państwowej, Jerzy Bonkowicz Sittauer, starosta powiatowy, prezes Komitetu Powiatowego w Łucku, oraz pp. prezesi komitetów powiatowych w Równem, Dubnie i Krzemieńcu.

ŚLIZGOWCE

SYSTEMU

Państwowych Zakładów Lotniczych



DO

SPORTU, TURYSTYKI I KOMUNIKACJI

SZYBKIE ∴ ZWROTNE ∴ EKONOMICZNE ∴ BEZPIECZNE

Informacje: **Państwowe Zakłady Lotnicze**

WARSZAWA, MOKOTÓW — LOTNISKO, TEL: 528-24.

Typ Sportowy — otwarte, na 2-6 osób. Szybkość 60—100 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 10—12 cm.

Typ Turystyczny — z karoserją „conduite interieure" lub dachem amerykańskim na 4—12 osób. Szybkość 65—90 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 12—18 cm.

Typ „Kanada" — łódź ślizgowa i spacerowa ze śrubą wodną, na 2—4 osób. Szybkość 45—70 klm/godz.

Motory: — 100—180 KM dla typów sportowego i turystycznego, 15—30 KM dla typu „Kanada".

FACHOWA POMOC I OPIEKA WYTWÓRNI

DOGODNE WARUNKI KREDYTOWE.

DRUK. LITERACKA SP. Z OGR. ODP.—WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 22.